

LE NOUVEAU MENSUEL DE L'AERONAUTIQUE MILITAIRE

N° 4 FEVRIER 1979

(Belgique : 97 FB ; Canada : 3 $; Suisse : 6 FS ; Italie : 2 000 L) 12 F

L'ECOLE DE CHASSE EMBARQUEE
LES DERNIERS SABRE DE L'OTAN
SKYRAIDER SUR L'ATLAS





En page 34 de ce numéro, les Skyraider de l'Armée de l'Air en Algérie.

AIR FAN

Mensuel de l'aviation militaire.

Prix 12 F (Belgique : 97 FB - Canada : 3 $ - Italie : 2000 L - Suisse : 6 FS.

Parait le 20 de chaque mois

Edimat SARL, au capital de 150 000 F

Siége social et siège de la rédaction : 48, boulevard des Batignolles 75017 Paris

Téléphone : 387.32.05

Télex : 290 163 EURTL-Code 160

R.C. Paris B 314-056-243

C.C.P. Paris 21 167 56 C

Directeur gérant (Publisher) : Roger Cabiac

Rédacteur en Chef (Editor) Jean-Michel Guhl, Ph.D.

Comité de rédaction (Editorial staff) : Alain Crosnier, René Bail, Arno Dill Jean Bodson, Eymeric Cars-Mellan, Michel Gérard, Philippe Jourdan, Jacques Marmain, Marc Rostaing, Olivia Szimon-Pierre

Conseiller de la rédaction (Consultant) : Pierre Condom

Illustrateurs attachés (Contributing artists) : Lou Drendel, Georges Olivereau.

Conception graphique (Graphic design) : Janine Olivereau

Diffusion et abonnements (Sales & subscriptions) : Martine Catala

Administration : Richard Doré

Publicité : s'adresser au journal

Correspondants étrangers (Foreign correspondents) :

ALLEMAGNE FEDERALE (Deutschland) : Peter Doll, Gerhard Joos

AUTRICHE (Österreich): Wolfgang Hainzl

ESPAGNE (España) : Javier Sáez Sanz

ETATS-UNIS (USA) : Lou Drendel, R.E. Kling

FINLANDE (Suomi-Finland) : Klaus Niska

JAPON : Kensuke Ebata

PORTUGAL : António Carlos Mimoso

ROYAUME-UNI (U.K.) : Richard L. Ward

SUISSE (Schweiz) : Martin Fricke

Imprimé en France par Sitecmo Avenue Vauban 76200 Dieppe Téléphone : (35) 84.56.50 Dépôt légal N° 1432

Le directeur responsable de la publication : **Roger Cabiac**

N° de Commission Paritaire : 61086

Dépôt légal : 1er trimestre 1979

Diffusion par les N.M.P.P.

SOMMAIRE

N° 4 - FEVRIER 1979

AVIATION MILITAIRE

MAQUETTISME PLASTIQUE

La couverture d'AIR FAN : En juillet 1978, dans le ciel du Portugal, trois des derniers chasseurs North American F-86F "Sabre" encore utilisés à cette date par un escadron de la Força Aérea Portuguesa. Evoquant avec 25 ans de recul ce que devaient voir quotidiennement les combattants du ciel de Corée, le Major Victor Silva sur le F-86F N°5361 emmène une impeccable formation de Sabre de l'Esquadra de Caça 201 où l'on trouve en numéro deux, sur le N°5333, le Major Taveira Martins et en numéro trois, sur le N°5337, le Major Oliviera Simões, actuel commandant de l'Esq. 201 **(photo de J.M. Guhl).**

AIR FAN's front page : In the skies over Portugal, in July 1978, three of the last North American F-86F Sabres day-fighters still in service at that time with the Portuguese Air Force. Recollection of 25 years of history, in the days the Sabres roamed the Korean skies, Major Victor Silva leads on "361" a neat formation of Sabres belonging to Esquadra de Caça 201 with Major Taveira Martins holding second position on "333" and Major Oliveira Simões (OC Esq. 201) closing formation on "337". For exactly twenty years, the Sabres formed the backbone of the Portuguese Air Force air defence logging several hundred-thousands of flying hours **(photo by J.-M. Guhl).**

(NDLR)
LES NOTES DE LA REDACTION

En ce début d'année, je remercie notre Rédacteur en Chef, Jean-Michel Guhl, de m'avoir cédé la plume. Chacun des rédacteurs d'AIR FAN s'efforcera à l'avenir d'apporter sa contribution à ces N.D.L.R. et je tiens, tout d'abord, à vous adresser mes meilleurs voeux pour l'année nouvelle.

Cette année sera, à n'en pas douter, fertile en événements aéronautiques. Le Salon du Bourget nous apportera sa moisson de nouveautés, le Super Mirage 4000 va effectuer son premier vol dans quelques semaines, le Gouvernement Britannique vient d'annoncer son intention de livrer des "Harrier" à la Chine Populaire, le F-16 va entrer en service dans plusieurs armées de l'air européennes,... Nous nous efforcerons de vous tenir informés de ces mutations du monde aéronautique, mais aussi, et plus encore, de vous relater l'histoire des hommes et des machines, des hommes dont le sacrifice a permis à l'aviation de devenir la technique de pointe qu'elle est aujourd'hui, et des machines dont l'évolution incessante a contribué à raccourcir les distances et le temps.

Mais c'est également aux lecteurs d'AIR FAN que je voudrais m'adresser. C'est pour vous tous que nous faisons ce journal. Nous y mettons à contribution nos faibles connaissances et notre enthousiasme débordant, sans avoir, comme certains, la prétention exorbitante (et sans commune mesure avec les résultats...) d'être les meilleurs. Nous souhaitons seulement faire un journal qui vous plaise, et, partant, qui nous plaise puisque nous sommes animés de la même passion. A cet égard, votre courrier est pour nous d'un grand réconfort. AIR FAN a l'avantage d'être jeune, il est en pleine croissance ;vos critiques et vos suggestions sont les bienvenues car elles nous permettront dans l'avenir d'adapter notre journal à ce que ses lecteurs en attendent.

Vos lettres, outre le réconfort qu'elles nous apportent, sont remplies d'idées que nous nous efforcerons d'appliquer au fil des numéros à venir. Comprenez qu'il ne nous est pas possible, du moins pour le moment, de vous répondre de façon individuelle. De même, quelques uns d'entre vous semblent souhaiter un changement d'optique du journal, certains réclamant un magazine tourné vers l'actualité et d'autres réclamant une revue consacrée uniquement à la Seconde Guerre Mondiale. Il est donc utile de préciser que le but d'AIR FAN est de présenter une page de l'histoire de l'aviation que nous estimons ne pas, du moins en France, recevoir le tribut qu'elle mérite : il s'agit de la période qui s'étend des années 1940 à nos jours. Bien entendu, les faits qui se sont déroulés durant cette période ne sauraient être compris sans une constante référence à l'histoire de la Seconde Guerre Mondiale, et j'en prends pour exemple l'article d'Arno Dill consacré à l'évolution de l'armement des chasseurs allemands : cette expérience n'est-elle pas à l'origine du choix des constructeurs d'avions français d'équiper leurs machines de canons D.E.F.A. de 30 mm ? On pourrait trouver de nombreux autres exemples dans ce sens, mais tel n'est pas notre propos.

Voici donc définie l'optique d'AIR FAN. Il nous reste à savoir vous faire partager notre engouement pour cette période. N'est-ce pas justice que de conter le sacrifice de ceux qui s'illustrèrent dans des conflits aussi injustement délaissés que ceux d'Indochine et d'Algérie ? N'est-il pas intéressant de se pencher sur le sort de tous ces prototypes des années cinquante qui, s'ils ne dépassèrent pas, pour la plupart, le stade des essais, n'en sont pas moins à l'origine de nos avions actuels. Gageons que peu, parmi nos plus jeunes lecteurs, se souviennent par exemple que le "Mirage I", ancêtre de nos "Mirage III" actuels, était un... biréacteur.

Nous n'oublions pas non plus nos lecteurs maquettistes plastique. En effet, depuis des années, nous souffrons de l'absence, dans les rangs de la Presse française, d'une revue efficacement consacrée aux modèles réduits d'avions. Qui dit "on peint la cabine en vert pomme en ajoutant ci et là un peu de jaune et de rouge pour figurer les instruments" n'a rien dit. Nous avons subi depuis longtemps cette carence et, sans avoir la prétention d'égaler nos confrères anglo-saxons, dont la longue expérience est bien entendu un gage de réussite, nous pensons pouvoir aider ceux d'entre vous qui sont peu familiers avec la langue anglaise. Il est vrai que nos amis britanniques sont beaucoup plus favorisés que nous : pensez que, par exemple, le MiG 23 Hasegawa (pour faire référence à une lettre de l'un de nos lecteurs) est vendu 500 yens, soit environ 10 francs, dans les boutiques de Tokyo ; qu'il est vendu £ 1.35 (soit environ 12 francs)à Londres, et qu'on vous le fait payer en France... 50 francs ! Au prix de revient du kilomètre, cela met Londres bien loin de Paris, ou le Japon à nos portes...

De telles pratiques nous laissent rêveurs, et nous nous promettons de consacrer d'autres articles à un sujet aussi brûlant d'actualité. N'est ce pas, Monsieur Barre ?

Pour terminer, n'hésitez pas à nous écrire, critiquez nous, et à tous, du fond du coeur, merci !

Michel Gérard.





M. GERARD

Le Mirage III BE N° 271 photographié en juillet 1977 dans le ciel de Bourgogne. L'antenne sabre portée sous le nez de l'avion n'est pas habituellement montée sur ce type d'appareil.

The Mirage III BE, c/n 271 is seen here flying in the skies of Burgondy during July 1977. This plane belongs to E. C. T. (Escadron de Chasse et de Transformation) 2/2 "Côte d'Or" based at BA 102, Dijon.

RETOURS DE MANIVELLE

Le courrier des lecteurs

Parmi les plusieurs centaines de lettres que nous avons reçues à la rédaction, nous commençons dans ce N°4 d'AIR FAN à en sélectionner quelques unes dont les réponses, nous l'espérons, toucheront par leur sujet la plupart de nos lecteurs. Dépouiller tout ce courrier est chose véritablement ardue, mais chaque lettre d'intérêt général trouvera normalement ici, au fil des mois et même avec retard, une réponse illustrée ou non.
Les lecteurs qui nous ont adressé des photos susceptibles d'apporter un complément d'information à un article déjà paru dans AIR FAN se verront, dans la mesure du possible, publiés en fonction de la place disponible dans cette rubrique.
Quant aux personnes qui nous ont fait par écrit des demandes personnelles fort spécifiques, nous nous engageons à leur répondre même si cela doit se faire au bout d'un laps de temps indéfini. Mais au nom du ciel, ne nous envoyez pas, s'il vous plait, de timbre pour vous répondre, à fortiori quand vous oubliez d'indiquer l'adresse de retour sur votre lettre.
Un détail enfin et c'est un compliment, nos lecteurs belges sont tous imprégnés d'une bonne volonté épistolaire qui les honore et qui nous fait plaisir : près de 25% des lettres qui nous parviennent émanent de Belgique ! Bravo ! Nous ferons en sorte de continuer à motiver votre capacité de rédaction si positive. Merci à tous.

Jean-Michel Guhl
Rédacteur en chef d'AIR FAN.

En page 7 (du N°1 d'AIR FAN) vous notez en légende d'une photo représentant des Helldiver en vol : "A noter que les SB2C de la 3F ne portaient pas de cocardes sous l'aile gauche ni sur l'aile droite". A ma connaissance, cette mesure ne s'applique pas qu'aux SB2C de la 3F, mais à tous les appareils de l'Aéronavale depuis la fin de la 2e Guerre Mondiale..." (...) En page 20 (du N°1 d'AIR FAN), je relève la légende suivante : "Vue partielle du parking "tactique" de Wildenrath... On y voit des F-4E de l'USAFE, des F-4F des JaBo 35 et 36 de la Luftwaffe, des NF-5A de la 314e Sm. de la KLu et des Jaguar GR1 du Sq. N°20 de la RAFG". Je dois dire qu'avec la meilleure bonne volonté, je ne distingue sur la photo que cinq F-4E de l'USAFE et neuf F-4F de la Luftwaffe. J'aimerais qu'on me dise où sont les NF-5A et les Jaguar ?

M. B. Thaller
59700 Marcq-en-Baroeul







AIR FAN : En ce qui concerne la première partie de votre lettre, nous ne sommes pas tout à fait aussi catégorique que vous, cher lecteur, et nous en voulons pour preuve les photos que nous publions ci-dessous. Le Hellcat "12F.31" (période 1953-54) porte des cocardes sur les deux ailes, tandis que le "54S.2" ne porte lui (à la même époque) qu'une seule cocarde, mais sur l'aile droite, contrairement à l'habitude héritée des américains. Quant au Privateer "28F.10" (période 1952) illustré plus bas, celui-ci porte également les cocardes sur les deux ailes et, l'Aéronavale ne reculant devant aucun sacrifice, on peut remarquer en prime, sur l'aile gauche, l'étoile US qui y figure encore... De la théorie à la réalité toutes les voies sont ouvertes.
Cela dit, en ce qui concerne la seconde partie de votre lettre, tout comme plusieurs autres lecteurs perspicaces et observateurs qui nous ont fait la même remarque, vous avez tout à fait raison. Une erreur de cadrage lors du montage est à l'origine de cette "coupe" que nous sommes les premiers à déplorer. Nous nous en excusons auprès de tous nos lecteurs.



Je vous demande où je pourrais me procurer une documentation très complète sur les avions N.A. T-6G, N.A. T-28 et Douglas AD-4 "Skyraider". Peut-être auriez-vous les adresses aux Etats-Unis des deux constructeurs North American et Douglas ?

M. M. Lourdais
39000 Lons-le-Saunier

AIR FAN : En ce qui concerne l'AD-4, peut-être obtiendrez-vous une satisfaction partielle à la lecture de l'article consacré aux "Sky" de l'Armée de l'Air publié en page 34 de ce numéro. Pour le reste vous pouvez vous adresser aux services de relations publiques des deux constructeurs en question en leur demandant des renseignements sur ces appareils à titre personnel.

North American Aircraft Group
Rockwell International
2230 E. Imperial Highway
El Segundo, Ca. 90245

Douglas Aircraft Co.
3855 Lakewood Boulevard
Long Beach, Ca. 90846

Je viens de consulter le premier numéro d'AIR FAN que j'ai pu apprécier tant par l'exactitude de vos renseignements que par la bonne tenue de vos commentaires et de vos illustrations. Vous trouverez ci-joint quelques photos du F-15 Eagle lors de son passage à l'E.R. 2/33 "Savoie", le 5 juin 1978, en provenance de la base US de Bitburg en R.F.A., pour le cas où un jour vous feriez un reportage sur ce "monstre du ciel".

Capitaine S. Larroque
E.R. 3/33 "Moselle"
B.A. 124 Strasbourg

AIR FAN : Nous remercions le Capitaine Larroque pour avoir eu la gentillesse de penser à nous. Une de ses photos est



publiée ici même. Nous pouvons même ajouter à l'intention des "spotters" que cet appareil appartient au 22nd Tactical Fighter Squadron du 36th Tactical Fighter Wing de l'USAFE.



Au sujet de l'article paru dans le N°1 d'AIR FAN sur le TAM'78 où j'étais aussi les 8 et 15 juin, je note que les CF-104 des "Cannucks" n'avaient pas, au début du concours, la dérive peinte en blanc, comme le montre la photo jointe prise lors d'un départ en mission le 8 juin. En fait, j'ai vu, quelques minutes après cette photo, la première "queue blanche" rentrer de l'atelier de peinture encore sans le numéro dans la feuille.

M. G. Botquin
B-7020 Hyon (Belgique).

AIR FAN : Merci de ces informations, M. Botquin ; c'est avec plaisir que nous publions ici votre photo d'un CF-104 à la dérive à damier du Sq. 441 des Forces Armées Canadiennes qui montre à quel point les marques portées par les avions engagés peuvent évoluer durant un concours OTAN. Incidemment, vous parlez de "numéro dans la feuille", ne s'agirait-il pas plutôt d'une lettre de l'alphabet qui figurait dans la feuille d'érable rouge portée sur la dérive blanche... On peut distinguer la lettre "D" sur le Starfighter canadien publié en page 23 de notre N°1 et les autres photos que nous possédons nous montrent trois CF-104 décorés des lettres "A", "B" et "E".







MDD

Etats-Unis : déjà 800 F-18 "Hornet" commandés

En effectuant son premier vol chez McDonnell Douglas, à Saint-Louis, le 18 novembre dernier, avec le succès que l'on sait, le prototype du chasseur embarqué F-18 "Hornet" (Frelon), dû aux études et à la réalisation du tandem Northrop/McDonnell Douglas, est en passe de devenir, parallèlement au F-16, l'un des plus gros espoirs de vente en matière d'avions militaires pour la décennie à venir.
Hier encore concurrent malchanceux du General Dynamics F-16, le F-17 "Cobra" de Northrop aujourd'hui devenu F-18 "Hornet", fait déjà, en effet, l'objet d'une commande de principe conjointe de l'U.S. Navy et de l'U.S. Marine Corps totalisant huit-cents appareils plus les onze prototypes de développement.
Au sein de l'U.S. Navy, le F-18 est appelé à remplacer, durant les années quatre-vingts, les chasseurs F-4B/J et N "Phantom" et bombardiers A-7B/C et E "Corsair II" actuellement encore utilisés par plus d'une quarantaine de flottilles. A noter qu'en ce qui concerne le "Corsair II", c'est une version du "Hornet" ayant 98% de communité avec le F-18 et désignée A-18 qui lui succédera. Dans le corps des Marines, le F-18 remplacera dans un premier temps tous les "Phantom" avant de succéder également, en partie, aux derniers A-4M "Skyhawk".

France : un second N.A. T-6 à l'Escadrille du Souvenir de Mulhouse-Habsheim

Le North American T-6G n° 51-14790 est arrivé sur le B.A. 132 de Colmar au mois de mai 1978 en provenance d'Etampes où il gisait à l'abandon depuis de nombreuses années.
En mauvais état (peinture alu délavée, gouvernes de profondeur déchirées, etc...) il était rapidement démonté puis remis en état par une équipe de militaires et de civils. Repeint en camouflé vert olive et brun sable avec à gauche sous la verrière l'insigne de la base, les mécaniciens procédaient à un premier essai du moteur d'origine le 3 novembre dernier. Résultats satisfaisants puisqu'après un vol d'essai l'appareil était pris en compte par le Capitaine de Réserve Haefflinger le lundi 6 novembre au profit de l'Escadrille du Souvenir de Mulhouse-Habsheim.
Cet avion porte encore sur le côté gauche du fuselage une petite plaque attestant de sa dernière grande révision. L'inscription mentionne : "Serial 51-14790, Mle N.A. 182, visite IRAN, AIA Alger". Pour l'historien signalons que cette visite eu lieu du 13 mai au 3 août 1960. L'avion avait été pris en compte par l'Armée de l'Air le 21 janvier 1958 à Bordeaux. La première unité d'affectation avait été l'Escadrille d'Avions Légers d'Appui (E.A.L.A.) 21/72 à Djelfa en Algérie que ce T-6G rejoint le 27 mars. Après son passage en IRAN il est successivement affecté à l'Escadron d'Avions Légers d'Appui (E.A.L.A.) 3/4 du 4 septembre au 26 octobre 1960, à l'E.A.L.A. 3/1 du 7 janvier au 1er avril 1961, à l'E.A.L.A. 3/12 de cette date au 31 juillet, et enfin du 31 juillet 1961 au 16 février 1962 à l'E.A.L.A. 2/2 où il était immatriculé F-UJKS. Ces deux dernières lettres de l'indicatif étaient d'ailleurs peintes sur cet appareil lors de sa vente par les Domaines le 4 juin 1965 après un stockage à Ambérieu à l'A.R.A.A. 624.
Cet avion est maintenant immatriculé F-AZAY.



B.A. 132



S. OHTAKI/AVIATION JOURNAL

Premiers EA-6B "Prowler" pour l'US Marine

Les premiers appareils de guerre électronique Grumman EA-6B "Prowler" perçus par l'U.S. Marine Corps de la marine américaine et affectés à la Flottille VMAQ-2, basée à Cherry Point MCAS en Caroline du Nord, ont effectués récemment leur première croisière opérationnelle en tant que VMAQ-2, DET-X (détachement d'évaluation), à bord du porte-avions CV-41 USS MIDWAY opérant dans l'océan Pacifique. Il est prévu d'équiper au total trois flottilles de l'U.S. Marine Corps avec des EA-6B lesquels vont remplacer les EA-6A "Intruder" précédemment utilisés.

France : il y a vingt ans... Premier vol à Mach 2 sur Mirage

Dans une ambiance d'une grande simplicité où tout décorum avait été exclu, le Général (CR) Roland Glavany, actuel président de l'OFEMA et ancien commandant des Ecoles de l'Armée de l'Air, a réuni, le samedi 9 décembre dernier dans les locaux du Musée de l'Air au Bourget, un petit groupe d'amis connus ou obscurs du monde aéronautique français tous liés par leur passion pour l'aviation.
A cette occasion le Général Glavany avait tenu à célébrer un double événement, la commémoration du premier vol à Mach 2 réalisé en France, le 24 octobre 1958, sur le Mirage IIIA N°01 alors qu'il était à la société Dassault comme chef pilote d'essais, d'abord, puis, d'autre part, la restauration de ce même avion qui a été véritablement sauvé de la décrépitude et bénévolement par les membres de l'association "Ailes Anciennes" travaillant pour le compte du Musée de l'Air.





S. OHTAKI/AVIATION JOURNAL

Japon : un an d'essais pour le P2V-7 VSA

Le laboratoire volant VSA, Variable Stability Aircraft, réalisé par Kawasaki à partir d'un avion de lutte ASM Lockheed P2V-7 de la Marine japonaise a célébré le 23 décembre dernier le premier anniversaire de son vol inaugural sur l'aérodrome de Gifu. Cet appareil destiné à l'étude des phénomènes de variation de stabilité liés à l'utilisation de commandes de vol entièrement électriques est mis en œuvre par la Flottille FS-51 de la Japanese Maritime Self-Defense Force dont le rôle principal est l'expérimentation des nouveaux prototypes. Pour son évaluation le P2V-7 VSA a reçu une peinture très voyante blanc/rouge anticollision/gris pâle.



S. OHTAKI/AVIATION JOURNAL



l'Escadrille 59S
Ecole de Chasse Embarquée

BAN

par Alain Crosnier
et Michel Gérard

Après le débarquement des Alliés en Provence, la Base Aéro-Navale de Hyères Le Palyvestre, qui avait été mise en gardiennage depuis le 8 novembre 1942, est réarmée à compter du 1er janvier 1945.

A cette époque, elle abrite, outre les Escadrilles 4S et 10S (équipées de matériels aussi disparates que : Supermarine "Walrus", Dornier 24, Morane 500, Junkers 88 et 188, "Spitfire", Wellington", etc.), les Flottilles 1F, 3F et 4F qui forment le Groupement Aéro-Naval N° 2 ou GAN 2.

Si la première de ces formations n'est équipée que de deux FW 190, les deux dernières, équipées de SBD "Dauntless", sont pleinement opérationnelles et ont notamment participé aux opérations contre les derniers réduits allemands de la poche de l'Atlantique (Royan).

Cependant, très rapidement, le besoin en nouveaux pilotes se fait sentir et l'Etat-Major décide alors de la création d'une Ecole de l'Aviation Embarquée.

L'Escadrille 54S, Ecole de l'Aviation Embarquée

Ainsi, à la fin de 1946 est créée l'Escadrille 54S dont la mission est de former les pilotes destinés à servir dans les formations de l'Aviation Embarquée. Le premier stage débute le 27 janvier 1947 et l'Escadrille est équipée de "Seafire", "Spitfire", North American SNJ (version navale du fameux T-6) et SBD "Dauntless".

Deux ans plus tard, le parc aérien se limite aux seuls "Seafire" et à des M.S.474 "Vanneau" qui viennent d'être perçus mais qui, ne donnant pas satisfaction dans les manœuvres d'appontage, seront rapidement abandonnés pour la qualification des stagiaires.

Peu après, en 1950, la 54S reçoit d'abord une dizaine de "Seafire XV" venus des Flottilles 1F et 12F qui se rééquipent en F6F "Hellcat", puis, vers la fin de l'année, quelques F6F-5 et SB2C "Helldiver" destinés à la formation des stagiaires. En 1954, ce sont des TBM-3 "Avenger" qui sont fournis à la 54S et les stages se déroulent exclusivement sur des avions à hélice américains jusqu'en 1956, année durant laquelle l'Escadrille reçoit ses quatre premiers "Aquilon" Mk20 **(1)** ; sa mission d'Ecole de l'Aviation Embarquée s'accroit alors d'une mission de servitudes "Aquilon".

(1) L'Aquilon Mk 20 était en fait un De Havilland Sea Venom construit en Grande-Bretagne, contrairement aux Aquilon Mk 202, 203 et 204 qui étaient construits en France par la SNCASE.



MARINE NATIONALE

Le Seafire F.XV à moteur Rolls Royce Griffon VI de 1800 cv, équipe la 54S à ses débuts.

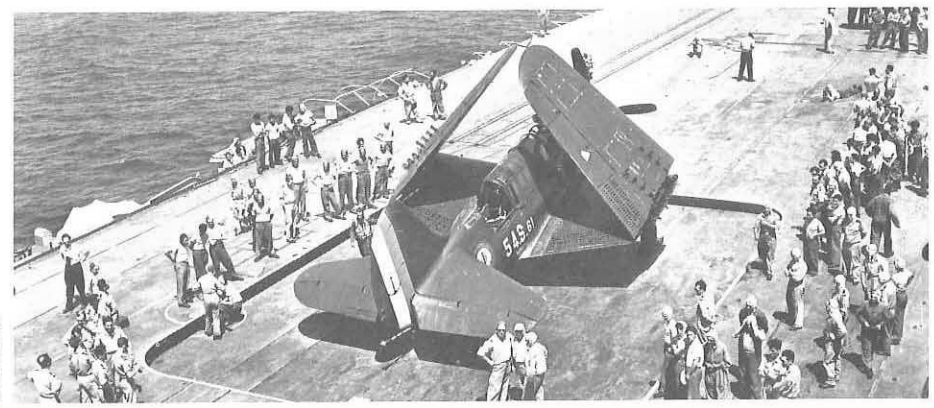
Young pilots of 59S trained on SBD-5s, SNJs, Spitfires and Seafires of various types before receiving F.XVs

COLLECTION R. BAIL

Ci-dessus un des SNJ (version navale du T-6) qui, de 1946 à 1948, équipèrent l'Escadrille 54S ; ci-dessous les MS 474 "Vanneau" qui furent quelques temps utilisés à la 54S ne donnèrent pas satisfaction dans les manœuvres d'appontage et furent vite relégués à des missions de liaison.

Above one of the SNJs which, from 1946 to 1948, served within Escadrille 54S. Below, the MS 474 "Vanneau" which were at one time used by 54S proved to be unsuited for deck landing training and were soon relegated to communication duties.

COLLECTION R. BAIL



BAN HYERES



ECPA

Ci-dessus, rentré de mission, un SB2C de la 54S quitte le pont d'envol de l'Arromanches pour rejoindre le hangar du pont inférieur. **Ci-dessous,** a bord du Bois-Belleau en mars 1954, les Ponev du Service Carburant ravitaillent un TBM-3E.

Above on board aircraft carrier "Arromanches", a SB2C "Helldiver" is being taken down on the lift. Below servicing a TBM-3E "Avenger" on board aircraft carrier "Bois-Belleau" in March 1954.

Parallèlement, et durant la même année, est créée sur la B.A.N. d'Hyères-Le Palyvestre une nouvelle formation : l'Ecole de Chasse Tous-Temps.

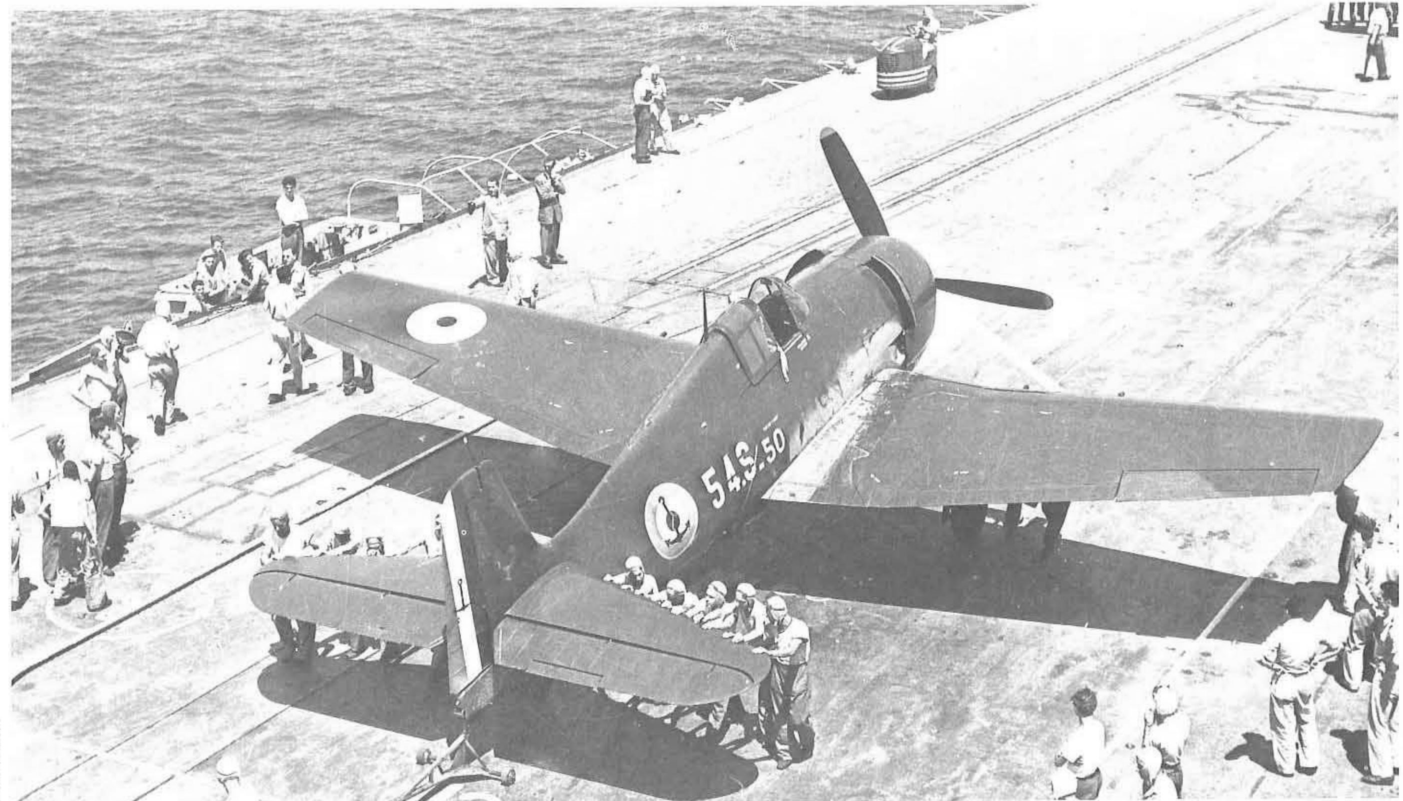
L'Escadrille 59S, Ecole de chasse Tous-Temps

En effet, le 1er septembre 1955, l'Etat-Major avait décidé la création à Hyères d'une Section d'Entrainement à la Chasse de Nuit (SECN) destinée à assurer la qualification des pilotes de la Flottille 16F, flottille de chasse de nuit nouvellement formée.

Cette S.E.C.N. prend le 1er février 1956 l'appellation d'Escadrille 59S ; sa vocation est celle d'Ecole de Chasse Tous-Temps. Elle dispose de huit F6F-5N "Hellcat" et elle assure dès la première année la formation de seize stagiaires. Le F6F-5N est un excellent appareil d'entrainement mais les avions fournis étaient déjà anciens, ils commencent à donner des signes de fatigue ; d'autre part, le radar APS-6 monté sur l'aile droite a des performances modestes. C'est pourquoi la 59S se contente dans un premier temps de dispenser un entrainement de base à la Chasse de Nuit ; l'entrainement opérationnel reste à la charge de la 16F équipée d'"Aquilon 203".

Enfin, la 59S dispose également de deux bi-moteurs SO-94R "Corse" destinés à l'entrainement au Vol Sans Visibilité des pilotes (ces avions sont détachés de la 56S basée à Agadir, Maroc).

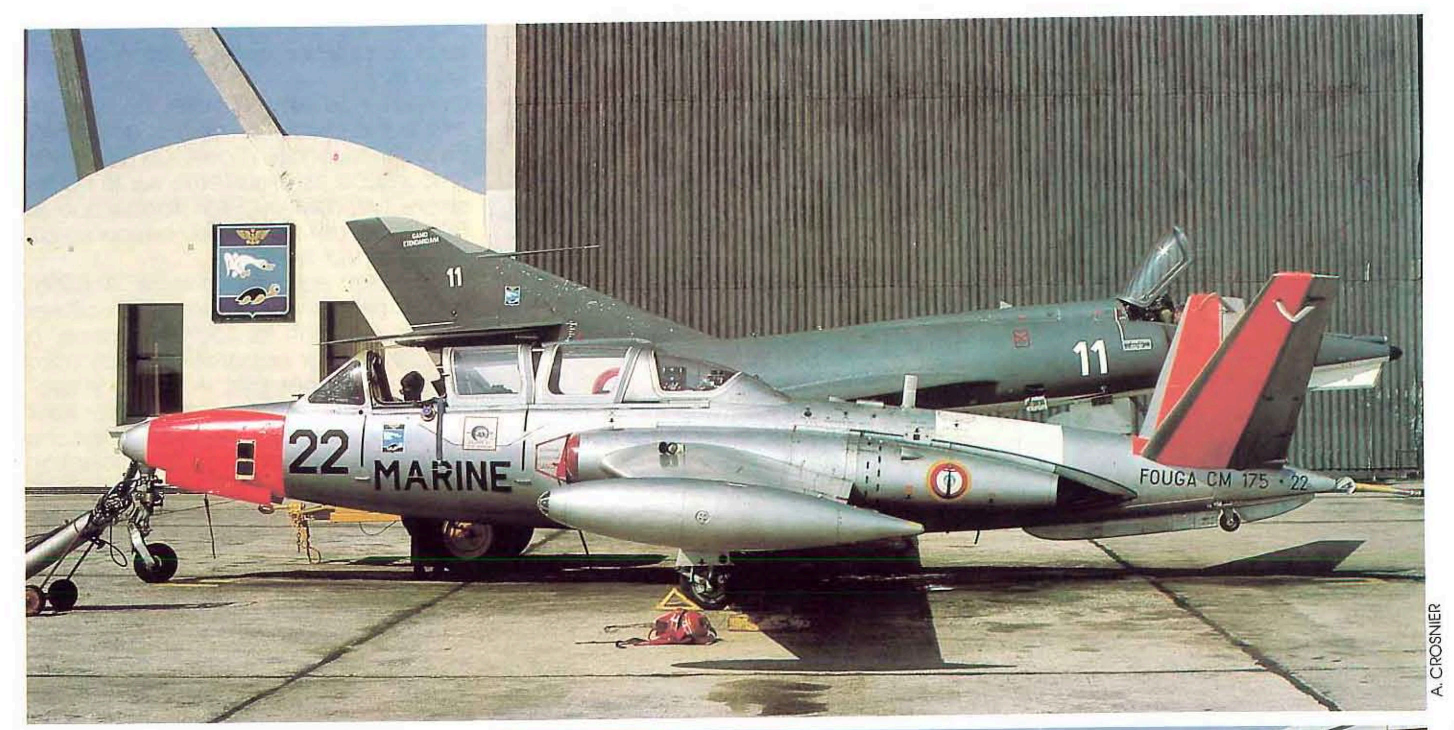
C'est en février 1957 que la 59S reçoit ses premiers appareils à réaction, des "Aquilon" Mk 203 et 204 ; les premiers sont des monoplaces de chasse tous-temps équipés d'un radar de détection et de tir tandis que les seconds sont des biplaces d'entrainement non armés. Ra-



BAN HYERES

Les Ponev de l'Arromanches unissent leurs efforts pour placer ce F6F-5 de la 54S.

Deck crews give a hand to position this F6F-5 "Hellcat" of 54S on the lift.

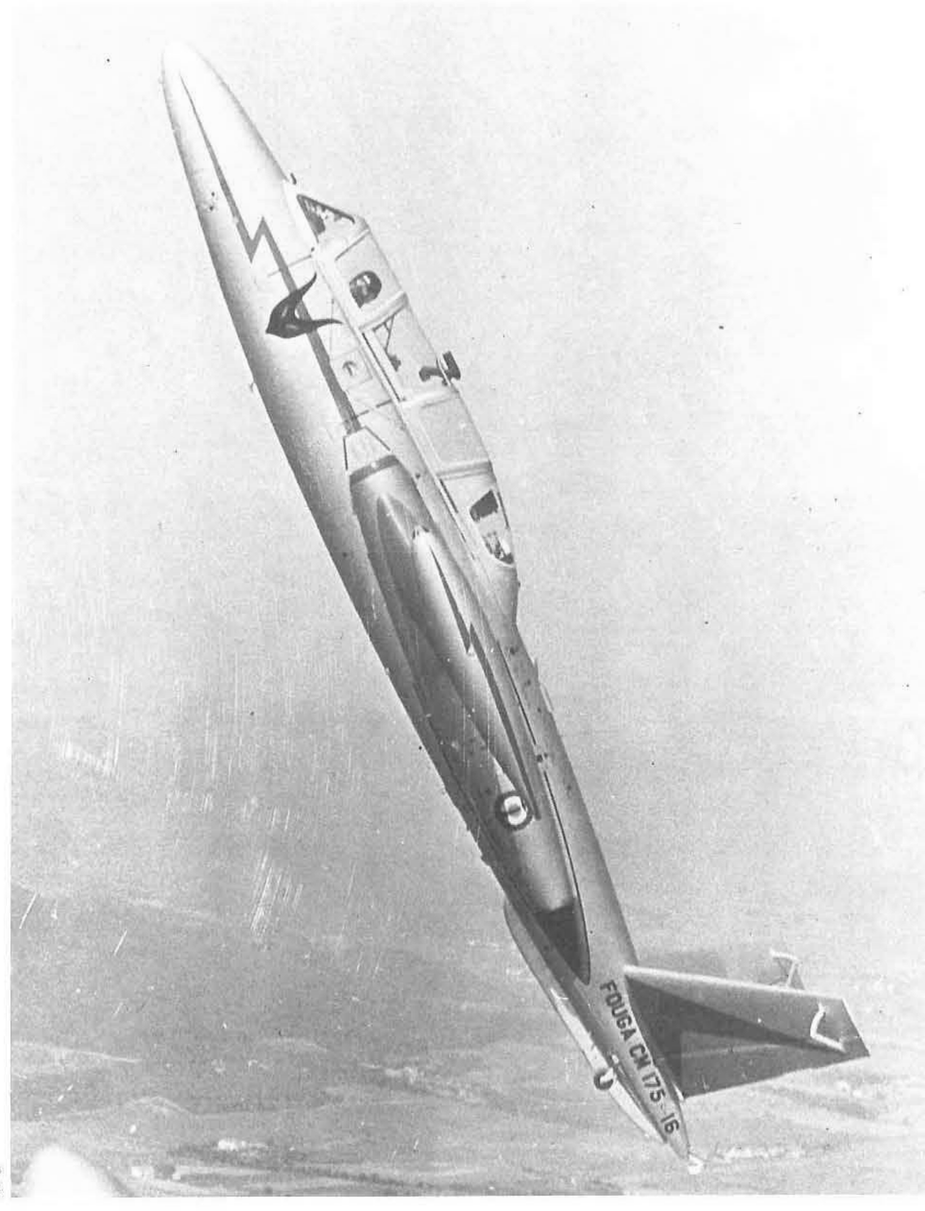




Ci-dessus, en juillet 1977 sur la BAN de Hyères-Le Palyvestre, tête-bêche devant le hangar de la 59S, un Fouga CM 175 "Zéphyr" et un Dassault "Etendard" IVM de l'escadrille. On note l'insigne de l'escadrille 59S reproduit sur les avions et sur le mur du hangar. **Ci-contre,** sur le parking "hélice", départ en mission d'un Bréguet "Alizé" de la 59S dont on note le sommet de dérive, le cadre du radio compas et les saumons d'ailes peint en bleu de France, la couleur distinctive de l'escadrille aujourd'hui responsable de la formation de tous les pilotes d'Alizé de la Marine. **Ci-dessous,** retour de mission d'un Etendard IVM de la 59S reconnaissable à ses bouts de bidon peints en bleu. Le N°06 est un des Etendard IVM de pré-série.

Above : *on-board the Hyères-Le Palyvestre NAS in July 1977, nose to tail in front of the Escadrille 59S main hangar, a Fouga CM 175 Zéphyr trainer and a Dassault Etendard IVM ship-board fighter of that unit. Of note is the emblem of Escadrille 59S adorning both the airplanes and the hangar wall.* **Right :** *on the flight apron, a Breguet Alizé of 59S all set to leave for a mission.* **Bottom :** *an Etendard IVM of Escadrille 59S returns from a mission.*





59 S

Eclairs bleus et insigne de la 59S en grand-format sur fini alu mat constituaient la décoration particulière de ce CM 175 Zéphyr de la Patrouille de Voltige d'Hyères en 1962.

Blue lightning bolts on a silver dope finish altogether with special 59S "mask" emblem were the markings chosen for the CM 175s of the Patrouille de Voltige d'Hyères aerobatic team in 1962.

pidement pris en main par les moniteurs, le premier stage Aquilon débute le 1er mai.

L'année 1958 est marquée, au mois de mai, par la dissolution de l'Escadrille 54S. En conséquence, l'Ecole de l'Aviation Embarquée est transférée sur le Porte-avions "ARROMANCHES" tandis que la 59S hérite des servitudes aériennes de la Région Maritime.

Elle est alors équipée de seize "Aquilon" et son personnel comprend dix pilotes moniteurs dont la tâche consiste à transformer sur appareil à réaction les pilotes confirmés puis, à partir de septembre 1959, les jeunes stagiaires issus de l'Escadrille 57S de Khouribga au Maroc ou de l'Ecole de Spécialisation Chasse de l'Armée de l'Air à Tours.

En octobre 1959, les premiers CM 175 "Zéphyr", version navale du Fouga Magister, font leur apparition à la 59S. Quatre appareils de ce type viennent s'ajouter aux onze "Aquilon" restants et, dans le même temps, l'effectif des moniteurs passe à quatorze pilotes. Les missions de la 59S évoluent peu à peu. Elles comportent notamment la prise en main de l'"Aquilon", l'entrainement à l'appontage au miroir sur "Zéphyr", l'entretien VSV des pilotes déjà en formation et l'entrainement à la voltige aérienne. On s'éloigne alors de plus en plus de la mission principale de l'Escadrille, qui était à l'origine, l'Ecole de Chasse Tous-Temps, pour s'orienter vers une spécialisation d'entrainement au pilotage des avions embarqués.

Parallèlement apparait en 1962 le besoin de transformer sur avion à réaction les pilotes en provenance des Flottilles 15F et 17F qui étaient équipées de F4U-7 "Corsair" ; en effet il a été décidé de dissoudre ces unités et de les réarmer sur "Etendard IV M". Pour faire face à cette nouvelle tâche, la 59S est désormais équipée de douze "Aquilon" Mk 204 et de douze "Zéphyr".

L'importance croissante prise par le "Zéphyr" amène à la création au sein de la 59 S, le 17 février 1962, d'une



MARINE NATIONALE

C'est sur les "Aquilon" de l'Escadrille que l'insigne de la 59S fut officiellement porté pour la première fois sur un aéronef. Il représente un loup de satin noir aux yeux rouges symbolique de la chasse de nuit.

The emblem of Escadrille 59S began to appear on its aircraft starting with the Aquilons. This emblem which recalls the night-fighting mission of the unit depicts a black mask with red eyes on a silver background.

patrouille de voltige aérienne ; celle-ci, forte de six avions, va participer pendant deux ans à de nombreux meetings dans le ciel provençal.

Le 19 décembre 1962, l'Etat-Major définit une nouvelle fois les missions de la 59S, qui sont la formation des pilotes de chasse sur "Zéphyr" et "Aquilon", ainsi que la qualification à l'appontage sur "Zéphyr", l'entraînement au VSV et au tir d'engins télépilotés, l'interception tous-temps étant désormais définie comme une mission secondaire.

En fait, à compter du 1er janvier 1963, la vocation d'Ecole de Chasse Tous-Temps, qui avait été la "raison sociale" de la 59S depuis sa création, est définitivement abandonnée. En même temps, l'effectif des "Zéphyr" est porté à seize appareils tandis que les "Aquilon" disparaissent peu à peu, le dernier étant stocké à Cuers le 8 mars 1965.

C'est d'ailleurs en mars 1965 que la 59S prend le titre d'Ecole de Chasse Embarquée, devenant ainsi l'école de pilotage par laquelle passent les pilotes de l'Aéronavale destinés à servir sur les appareils de chasse et d'assaut embarqués.

L'Escadrille est alors chargée de la formation opérationnelle de quinze pilotes d'"Etendard" par an. De fait, elle reçoit ses dix premiers "Etendard IVM" à partir du 1er octobre 1965. Elle conserve son rôle d'école d'appontage et de perfectionnement à la manoeuvre pour les jeunes pilotes issus du G.E.314 de l'Armée de l'Air à Tours, d'école de tir d'engins télépilotés, et de centre d'entraînement opérationnel pour les formations de chasse-assaut. Les stagiaires reçoivent désormais une formation sur "Zéphyr" et sur "Etendard IV M" et se qualifient à l'appontage sur ces deux types d'appareils.

En 1969, l'Escadrille compte onze "Etendard". Le stage de formation dure maintenant dix mois et comprend près de quatre-vingts heures de vol réparties entre le "Zéphyr" et l'"Etendard". L'année 1969 est par ailleurs marquée d'une innovation : pour ne pas déranger le repos des populations laborieuses vautrées sur les plages du midi, le "silence réacteur" est décrété sur la B.A.N. d'Hyères-Le Palyvestre pour le mois d'août ; en conséquence, la 59S et la 17F sont mises en congé à 100 % pendant un mois, ce qui peut se concevoir dans le cas d'une unité d'entraînement comme la 59S, mais qui est plus difficile à admettre lorsqu'il s'agit d'une Flottille opérationnelle de chasse-assaut comme la 17F.

A partir de 1972, la 59S est chargée de la formation de tous les pilotes de l'Aéronavale destinés à embarquer. A cet effet, le parc d'"Etendard" passe à six avions seulement, tandis que l'Escadrille reçoit des Bréguet 1050 "Alizé" à partir du 10 juillet ; elle en possèdera bientôt neuf. L'effectif des "Zéphyr", quant à lui, reste de seize avions.

Désormais la 59S a pour mission l'école d'appontage sur "Zéphyr" ainsi que la formation et la qualification à l'appontage des pilotes d'"Etendard" et d'"Alizé" ; elle forme également au tir d'engins télépilotés les pilotes d'"Etendard" et les équipages d'"Alizé" et d'"Atlantic" et elle poursuit sa tâche d'entrainement au VSV. Enfin, ses "Alizé" assurent l'alerte S.A.R. (Search and Rescue) en 3ème Région Maritime, les servitudes de l'Escadre en Méditerranée et des missions d'expérimentation au sein du CEPA de Saint-Raphaël où deux appareils sont détachés en permanence.

L'Escadrille embarque régulièrement sur le FOCH et le CLEMENCEAU pour assurer les qualifications des pilotes sur les trois types d'appareils.



B.A. 116

Etendard IVM de la 59S équipé de la nacelle de ravitaillement en vol Douglas. L'avion porte le premier insigne de l'Escadrille, lequel sera abandonné, en 1972, pour celui de l'ex-Escadrille 54S dissoute en 1968 et qui orne depuis tous les appareils de la 59S (sur la dérive pour les Etendard).

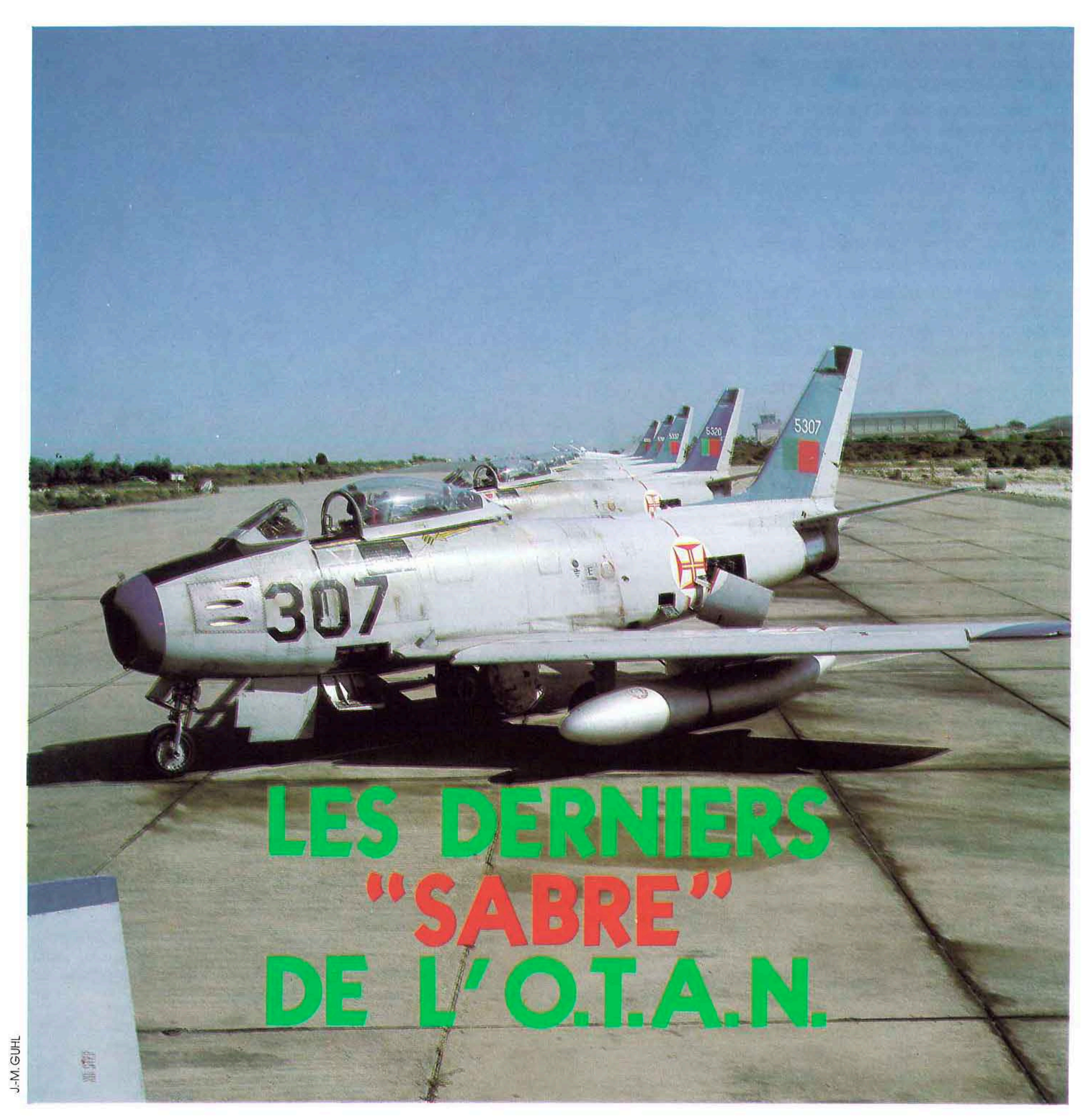
This Etendard IVM of Escadrille 59S equipped with a Douglas-built inflight refuelling pod is shown with the early badge of that unit. As of 1972, it was superseded by the badge of the former Escadrille 54S (disbanded in 1968) which then became the official emblem of 59S (now sported on the fin).

BAN HYERES



A partir de 1972, avec l'arrivée des premiers Breguet "Alizé", la 59S assure la formation de tous les pilotes de l'Aéronavale.

In 1972, linked with the arrival of the first Alizés at Hyères, Escadrille 59S took over the training rôle for all of the Aeronavale pilots.



LES DERNIERS "SABRE" DE L'O.T.A.N.

J-M. GUHL

par Jean-Michel Guhl

Un matin de juillet 1978, brillant au soleil, une dernière lignée de F-86F "Sabre" décorés de la Croix du Christ, emblème de l'aviation militaire portugaise, s'allonge sur le parking de la base aérienne de Monte Real, dernier et ultime repaire européen d'une unité opérationnelle de F-86F de l'OTAN, l'Esquadra 201. L'avion au premier plan est le F-86F-35-NA (USAF No.52-5180), matricule FAP N°5307, vétéran de vingt ans de service dans l'armée de l'air portugaise.

On a July 1978 morning, on the Monte Real flight apron, one of the last line-ups of Sabres adorned with the Cross of Christ, the emblem of the Portuguese military aviation, bakes in the sun. Monte Real's Base Aérea 5 was the last and ultimate European lair of a NATO F-86F Sabre unit, i.e. the Portuguese Air Force Esquadra 201. The aircraft in the foreground is the F-86F-35-NA, FAP serial No.5307 (USAF No.52-5180), a veteran of twenty years of service with the Força Aérea Portuguesa.

"Here they are, flying at two o'clock just over the coastline !" **(1)**... Le message me parvient dans les écouteurs alors que, bien calé dans le siège arrière d'un avion d'entrainement supersonique Northrop T-38A, je contemple, un peu assoupi par la chaleur estivale, le littoral atlantique lusitanien qui se déroule sous mes yeux.

M'y voilà ! Vision "coréenne" par excellence, trois chasseurs North American F-86F "Sabre" sont là devant mes yeux, leurs silhouettes caractéristiques se découpant sur un fond de ciel où courent, par delà l'horizon marin, quelques épaisses bandes de nuages. Une légère décélération, un coup d'aérofrein et le T-38A que pilote avec souplesse le Tenente-Coronel (Lieutenant-Colonel) Seabra vient se placer en numéro quatre sur la patrouille de F-86F. Sans attendre, la visière de mon casque une fois relevée, j'enclenche le moteur de mon Pentax sur "continu" et en l'espace de dix secondes je vide mon chargeur. Cà-y-est, la "une" est en boite ! Allez, un peu de noir et blanc maintenant, remise au point, cellule, j'appuie... zut ! Tout à mes émotions, je constate que j'ai oublié de charger mon second appareil. Pas grave, on recommence ; d'ailleurs la mission spécialement montée à mon intention par les pilotes de l'Esquadra de Caça 201 de la Força Aérea Portuguesa doit durer une heure... Car nous

(1) "Les voilà, volant à deux heures juste au-dessus de la côte !"



Piloté par le Major Ayala, commandant en second l'Esquadra 201 de la F.A.P., le F-86F "354" est vu ici survolant la côte d'Estrémadure dans la région de S. Martinho do Porto. Nous sommes en juillet 1978 et ce "Sabre" ne paraît sans doute pas son âge véritable : 25 ans, preuve irréfutable de la solidité du matériel américain ! Détail curieux, ce North American F-86F-35-NA (matricule F.A.P. N°5354) porte sur l'avant gauche de son habitacle le serial number USAF No.52-1136. Or, d'après les registres officiels américains, ce serial number s'avère être celui d'un bimoteur Convair T-29C cédé à la FAA dans les années soixante... Erreur de marquage ? Sans aucun doute, car le serial number USAF No.53-1136 (série dans laquelle on trouve plusieurs F-86F norvégiens et portugais) irait beaucoup mieux à ce F-86F-35-NA dans la mesure où il correspondrait ainsi à la série de s/n alloués par l'USAF à la dernière tranche de modèles "F-35" construite par North American Aviation à Inglewood (Californie) en 1953.

With Major Ayala at the controls, Esquadra 201's F-86F "354", is seen overflying the Estremadurian coastline in the S. Martinho do Porto area. The date is July 1978 and this Sabre hardly shows its true age, i.e. 25 years, a tribute to the sturdiness of US-built aircraft ! A spotter's mistery, this North American F-86F-35-NA (Portuguese AF s/n 5354) carries, painted under the cockpit left side, the USAF serial number 52-1136, which according to official US records appears to be the one of a piston-engined airplane, i.e. a USAF T-29C delivered to the Federal Aviation Administration in the early sixties... This is very likely a painting mistake for the USAF serial number 53-1136 (block in which are to be found most of the Norwegian and Portuguese F-86Fs) would better fit this aircraft as far as it then would correspond to the last block of serial numbers alloted to the last batch of "F-35" series models built by the Inglewood plant of North American Aviation in 1953.

sommes au Portugal, ce 31 juillet 1978, l'hôte de la dernière unité de l'OTAN encore équipée pour quelques mois, de chasseurs North American F-86F Sabre.

Quelques semaines auparavant, j'aurais eu du mal à imaginer ma présente situation assis, bien piloté, un appareil photo (enfin plusieurs...) à la main, dans le siège arrière d'un T-38A américain décoré de la cocarde blanche à croix potencée rouge, emblème de l'aviation militaire portugaise, la Força Aérea Portuguesa.

Si je suis là, volant dans le ciel du Portugal ce 31 juillet 1978, c'est à la gentillesse et à l'efficacité du Colonel José Ferreira Infante **(2)** attaché militaire et de l'air à l'ambassade du Portugal en France, que je le dois. Ce geste peut être considéré comme une faveur extrême car bien peu de journalistes étrangers ont, jusqu'à présent, eu le privilège de voler avec la Força Aérea. Mais si voler est bien, pouvoir photographier en vol les derniers F-86F Sabre volant encore en Europe, là alors c'est "le pied", si l'expression a encore un sens dans de telles circonstances !

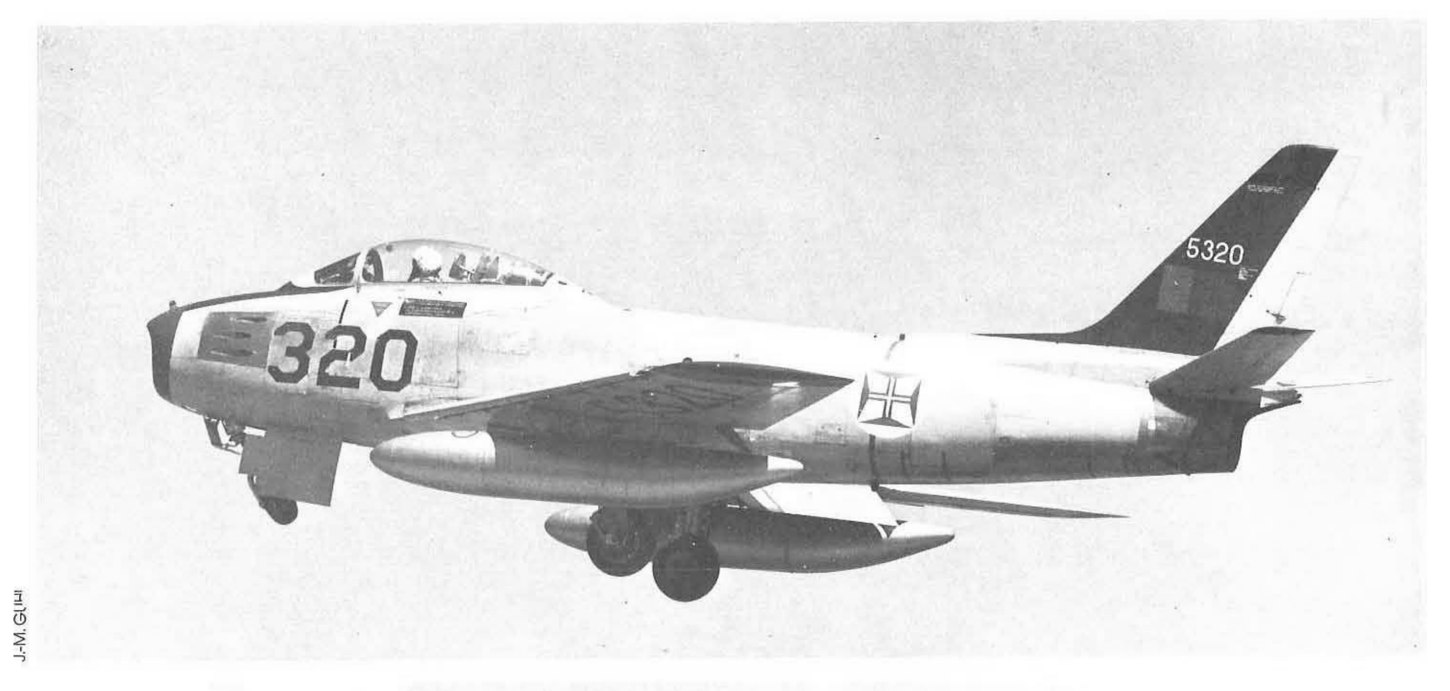
(2) Le Coronel (Colonel) José Ferreira Infante, lui-même ancien pilote de F-86F, a été, de 1975 à 1977, commandant de la base aérienne N°5 de Monte Real où a été basée pendant vingt ans l'unique escadre de North American Sabre de la Força Aérea Portuguesa.



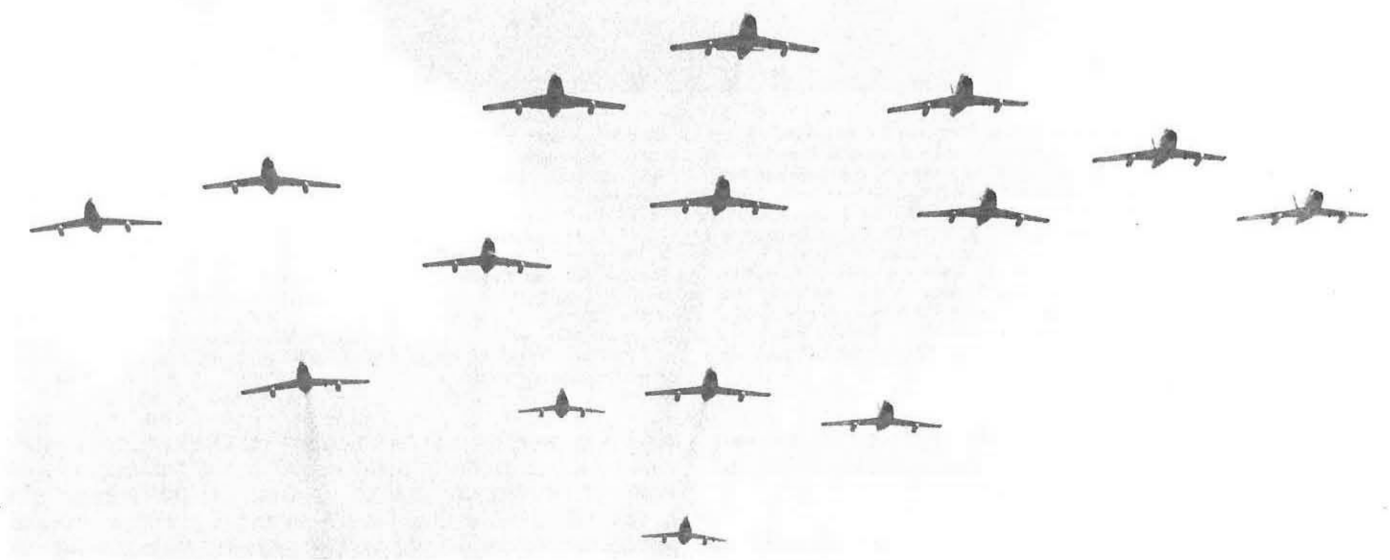
Dernières vérifications faites, deux F-86F de l'Esquadra 201 équipés de bidons supplémentaires de 200 U.S. gallons attendent l'ordre de décollage

Last minute checks completed, two F-86Fs of Esquadra 201 equiped with 200 U.S. Gallon drop tanks await the take-off signal

J.-M. GUHL



F. A. P. / B. A. 5



J.-M. GUHL



En haut, vu au décollage de la piste de Monte Real, le F-86F "320" (USAF N°. 52-5268) piloté par l'Alferes (Sous-Lieutenant) Pinheiro montre la séquence particulière de rétraction de la roulette de nez du Sabre qui pivote de 90° avant de rentrer à plat dans son logement. **Au centre,** un des derniers vol en formation "musclée" des F-86F de l'Esquadra 201 ; on distingue treize Sabre auxquels on a adjoint deux FIAT G 91 pour clore la formation, la disponibilité des F-86F de la FAP bien que bonne, étant éloignée des 100 % vers la fin de leur carrière. **En bas,** break à la verticale de la B.A.5, au retour d'une mission de tir air-air, d'une patrouille de trois F-86F de l'Esquadra 201.

Top : *seen on take-off with Alferes (Sub-Lieutenant) Pinheiro at the controls, F-86F "320" (USAF N°. 52-5268) shows the particular retracting mechanism of the airplane's front whell which completes a 90° movement before coming to rest flat in the wheel well.* **Center :** *one of the last big formation fly-pasts performed by the Sabres of Esquadra 201. Thirteen F-86Fs can be seen with two FIAT G 91s added to fill the formation, availability of the Sabres, although acceptable by NATO standards, being far from the 100% level at the turn of the seventies.* **Bottom :** *returning from an air-to-air mission a group of three F-86Fs breaks away from the author's camera.*

Ci-contre, prêt à décoller de la piste de la base de Monte Real, un des six Northrop T-38A (USAF N°. 61-0915) du Grupo Operacional 51 avec en place avant le Lt.Col. Seabra et en place arrière le rédac-chef d'AIR FAN. Détail intéressant, contrairement à tous les autres appareils de la FAP, les T-38 du G.O. 51 ont conservé leur serial number d'origine sous le drapeau portugais. Les T-38A reçus de l'USAF portent les serial numbers 61-0843, 0853, 0868, 0890, 0897 et 0915.

Top : *ready for take-off from the Monte Real AB runway, one of the six T-38As presently in service with G.O. 51 pending the delivery latter in the year of a batch of F-5Es. Altough having been bought second-hand from the USAF, the Portuguese AF T-38As still retain their original US serial number on the fin just under the green and red flag of Portugal.*



Pour moi qui ai déjà eu l'occasion d'effectuer des reportages auprès d'unités appartenant à des forces aériennes différentes, qu'elles appartiennent ou non à l'OTAN, là au Portugal mon émerveillement est tout neuf. Aurais-je pu réaliser, vu de l' "hexagone", ce qu'est la Força Aérea Portuguesa ? Pour nous français qui avons la très fâcheuse habitude de penser que tout ce qui se trouve géographiquement au sud de la Provence est assimilable à l'Afrique du Nord... et qui, de plus, ne connaissons du Portugal que ses centaines de milliers d'immigrés lesquels, avec confiance et tous empreints de prestige qu'a encore la France auprès du peuple portugais, viennent chez nous pour y trouver un emploi... quelle surprise ! La Força Aérea au premier coup d'oeil réunit tous les éléments des armées de l'air les plus professionnelles : la FAP, c'est l' "école américaine" avec l'esprit de la Chasse française des années cinquante et un peu plus de rigueur.

Tout dans l'image de la Força Arérea Portuguesa est "NATO", de l'organisation des unités aux doctrines d'utilisation en passant même par l'agencement des "salles d'Ops" où l'on pourrait se croire au Danemark aussi bien que sur une base US. Mais cela ne concerne que la forme. Côté activités aériennes, la surprise est plus grande encore. Tombé en pleine période de vacance sur la Base Aérea 5 de Monte Real, située dans la province d'Estrémadure à une vingtaine de kilomètres de l'Océan Atlantique, j'ai eu la surprise de découvrir une activité nettement plus importante que, par exemple, sur une base de l'Armée de l'Air. "Cornaqué", durant mon séjour sur la base de Monte Real, par un sympathique pilote d'un bon mètre quatre-vingt dix, de stature plutôt américaine et qu'il faudrait rentrer au chausse-pied dans la cabine d'un Mirage, j'ai ainsi pu apprendre qu'un pilote de la FAP réalisait généralement plus d'une seule mission par jour, le total des heures de vol d'un pilote portugais étant, pour une année, supérieure de plus du double à celui d'un pilote de chasse français. Avec l'important nombre d'heures de vol acquises en opération par la majeure partie des pilotes en Afrique lors des guerres coloniales (pour les plus anciens sur F-84G et pour les plus jeunes sur FIAT G 91), l'expérience opérationnelle des pilotes portugais est, en moyenne, supérieure au niveau OTAN pour des types de missions aériennes comparables.

A Monte Real, nous sommes chez les "Chasseurs" de la FAP. En vérité les seuls, car à l'Esquadra de Caça 201 "Falcoes" (les Faucons), rattachée au Grupo Operacional 51, l'on trouve là les seuls véritables avions de chasse que possède l'aviation militaire portugaise, les North American F-86F Sabre reçus dans le cadre du plan d'assistance militaire américain MDAP en 1958 **(3)**

(3) La FAP, depuis le retrait des derniers F-84G Thunderjet en 1976, ne possédait plus en 1978 comme avions de combat à réaction, en dehors des F-86F Sabre, qu'une unité de FIAT G 91.



Partie intégrante du Grupo Operacional 51, les T-33A de Esq.103 (Escola de Instrução Complementar de Pilotos de Aviões de Caça) partagent la B.A.5 avec les F-86F de l'Esquadra 201. A l'heure actuelle l'EICPAC utilise une douzaine de T-bird dont un RT-33A de reconnaissance.

Sharing the Monte Real air base with the F-86Fs of Esquadra 201, the T-33As of Esq. 103, the training unit fort all the FAP jet pilots, are an integral cog of the Grupo Operacional 51 which also has on strength an ex-USAF RT-33A. All aircraft are Lockheed-built T-birds.

J-M. GUHL

Le plus "Sabre" des Sabre, le modèle livré par les Etats-Unis à la Força Aérea Portuguesa dans le cadre du plan MDAP de 1958 est le F-86F-35-NA "standard F-40", c'est-à-dire doté de l'ensemble des améliorations aérodynamiques (aile "6-3" avec bec de bord d'attaque débordant et envergure accrue) des derniers Sabre de la série F-86F, les modèles F-86F-40-NA comme en utilisent encore les aviations militaires japonaise et coréenne, notamment. Le F-86F-35-NA N°5337 (USAF No.52-5199) illustré ici montre le nez bleu des appareils de l'Esquadra 201 sur lequel on aperçoit le carénage érodé du télémètre radar et l'antenne sabre rétroactivement montée sur le faîte de la lèvre supérieure des F-86F modernisés. Les trois bandes jaunes peintes sur la plage noire anti-éblouissante en avant de la verrière sont les clapets d'ouverture du compartiment radio.

The Sabrest of them all ! Under MDAP fundings the Portuguese Air Force (Força Aérea Portuguesa) received in 1958 the F-86F-35-NA "F-40 specs" version of the North American Sabre. Most noticeable features of this model are the aerodynamic refinements, such as the increased chord "6-3" wing fitted with slats and extended wing tips, normally found on the ultimate versions of the F-86F, i.e. the F-86F-40-NA series. The F-86F-40-NA is presently still in service in countries like Japan and Korea, notably. The above illustrated F-86F-35-NA, FAP serial No.5337 (USAF No.52-5199), clearly shows the blue nose of Esquadra 201 Sabres with the much weathered fairing of the ranging radar antenna and the blade aerial (on the upper lip) retrofitted on most of the modernized versions of the F-86F. The three yellow stripes painted on the anti-dazzle panel in front of the windshield are nothing else than the locks of the radio compartment.



J-M. GUHL

Ci-contre, triste fin pour les derniers F-86F de la FAP aujourd'hui pour la plupart "ferraillés" au dépôt d'Alverca (OGMA).

Left : *the sad fate of most of the Portuguese AF Sabres lying derelict in the sun today at Alverca*

En juillet 1978, de cinquante F-86F-35-NA perçus au départ (matricules FAP N°5301 à 5350), il n'en restait, vingt ans plus tard, qu'une dizaine en état de vol, particulièrement choyée cependant ; beaucoup de ces Sabre ayant bénéficié d'opérations de rajeunissement de cellule (semble-t-il obtenues par reconditionnement de cellules de Canadair Sabre Mk.6 ex-allemands) et de l'apport constitué par la mise en service, dans les années soixante, de quinze F-86F-35-NA ex-norvégiens (ces avions recevant les matricules FAP N°5351 à 5365). Contrairement à certaines sources, il est peu vraisemblable que la FAP ait réutilisé à un moment quelconque les Canadair Sabre Mk.6 hérités de la Bundesluftwaffe tant les différences de moteur entre le Sabre canadien et le Sabre américain sont grandes.

En 1977, événement sur la B.A.5, avec l'arrivée de six biréacteurs d'entrainement supersoniques Northrop T-38A "Talon", la FAP pour la première fois entrait dans l' "ère supersonique". Ces avions annonçaient la fin des F-86F pour le début de 1978. Cependant, en raison de la faiblesse de l'économie nationale portugaise, c'est seulement dans le cours de cette année que la FAP touchera le successeur du Sabre, le Northrop F-5E Tiger II sur lequel déjà plusieurs pilotes portugais ont eu l'occasion de voler aux Etats-Unis. Pour le F-86F, après vingt années de service, c'est la retraite ; une silhouette de plus qui disparait du ciel européen pour l'Histoire...

L'auteur remercie pour leur aide ; le Coronel J.F. Infante, attaché militaire et de l'air du Portugal en France ; le Tenente-Coronel Roque, chef du 2e Bureau de la FAP, son assistant le Tenente-Coronel Montalvão, le Coronel Corbal, commandant la B.A.5., son second le Tenente-Coronel Coias ; le Tenente-Coronel Seabra, commandant le G.O. 51, son second le Major Silva, le Major Simões, commandant l'Esq. 201, et le Tenente Brandão, à l'Esq. 201.









Ci-dessus, vive discussion entre pilotes du Grupo Operacional 51 à l'issue d'une matinée de tir sur cible aérienne. On reconnaît, de gauche à droite, le Coronel Corbal, commandant la B.A.5, le Tenente-Coronel Seabra, commandant le G.O. 51, le Major Simões, commandant l'Esquadra 201, et le Major Ayala, commandant en second. **Ci-contre,** l'auteur (sain et sauf) au retour d'un vol en T-38A avec le Tenente-Coronel Seabra (un sosie de l'acteur américain James Coburn).

Top : *words are running high between pilots of Grupo Operacional 51 at the end of a morning of air to air shooting ! From left to right, the Grupo's cream of the crop, Colonel Corbal, B.A.5 base commander, Lietenant-Colonel Seabra, officier commanding G.O. 51, Major Simões, O.C. Esquadra 201, and Major Ayala his second officier.* **Right :** *the editor (still alive) after a flight in a Portuguese AF T-38A with Lieutenant-Colonel Seabra (James Coburn's double).*



J.-M. GUHL

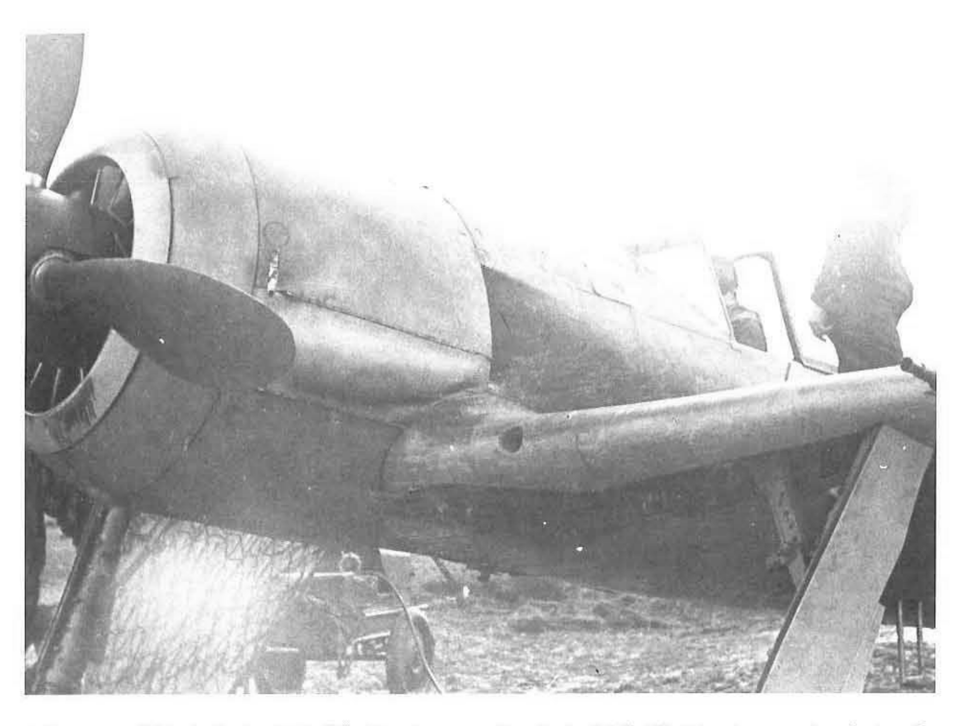
A 11 heures 20, le Fw. Ernst Jäckel aperçu enfin les petits points formés par les quatre bombardiers que venait de lui signaler le guidage radio : ils volaient l'un derrière l'autre en direction du convoi de bateaux, dont son Schwarm **(1)** assumait la protection. Une quinzaine de Spitfire évoluant à moins de 1500 mètres d'altitude les accompagnaient. "Soleil dans le dos" afin de faire jouer l'effet de surprise en leur faveur, les quatre Messerschmitt se portèrent aussitôt au-devant des chasseurs anglais et ouvrirent le feu, provoquant le dispersement de la formation anglaise, tant l'attaque avait été soudaine. Continuant leur piqué, les pilotes allemands furent bientôt à portée de tir des bombardiers, alors que le premier Bristol Blenheim larguait ses bombes sur les navires. Jäckel avait déjà jeté son dévolu sur l'un d'eux quand il aperçu, à deux kilomètres environ, un gros appareil escorté par quatre chasseurs, s'approchant bas sur la mer. Virant de bord en direction de l'intrus, il revint vers lui par l'arrière alors que les Spitfire reprenaient de l'altitude. Jäckel s'approcha sans tirer, cherchant avant tout à l'identifier. Il était parvenu à 200 mètres de lui quand les mitrailleuses du bombardier, sur lequel il venait de reconnaitre les cocardes tricolores, se déchainèrent : en quelques secondes, la vitesse du Messerschmitt l'amena à moins de 80 mètres de l'anglais. Appuyant sur le bouton de mise à feu de ses armes de bord, il poussa son attaque au plus près avant d'amorcer une remontée vers la gauche qui lui permit de constater que ses obus avaient porté sur toute la longueur du fuselage et surtout, oh surprise !, que l'appareil était doté de deux autres moteurs "collés" contre la carlingue, ce qu'il n'avait pu voir jusqu'à présent : c'était un quadrimoteur !

A leur tour, son ailier, puis les deux autres appareils de sa patrouille effectuèrent une passe tandis que Jäckel virait pour revenir une seconde fois derrière le gros bombardier. Bien endommagé, le train d'atterrissage sorti, celui-ci larguait ses bombes dans l'eau pour s'alléger. La deuxième attaque de Jäckel ne provoqua aucun feu défensif de la part du bombardier qui avait repris maintenant la direction de Douvres. De l'huile s'échappant des moteurs laissait une trainée irisée sur la mer ! A nouveau, le pilote allemand ouvrit le feu avec ses mitrailleuses et son canon, poussant son approche pratique au contact du bombardier, de nombreux coups atteignant les ailes et le fuselage sans toutefois provoquer sa chute. Un nouveau virage, une nouvelle approche, deux fois encore il revint à la charge, tandis que l'autre Rotte **(2)** contenait les Spitfire de l'escorte. Le combat se déroulait maintenant au large de Deal lorsque l'allemand revint une cinquième fois derrière le quadrimoteur, s'approchant à moins de 25 mètres, toutes ses armes en action. Virant encore, il s'apprêtait à effectuer une dernière passe quand les roues du

DE LA FRONDE AU CANON LOURD

L'EVOLUTION DE L'ARMEMENT DES CHASSEURS DE JOUR DE LA LUFTWAFFE DURANT LA 2e G.M. (DEUXIEME PARTIE)

par Arno Dill



A l'automne 1941, le Focke Wulf 190 A1 entre en service et fait preuve dès les premiers combats auxquels il prend part, d'une redoutable efficacité. Son armement n'est pourtant pas encore à l'image des performances du chasseur : deux mitrailleuses MG 17 de capot, auxquelles s'ajoutent deux armes similaires placées dans l'emplanture des ailes et deux "antiques" MG FF/M de 20 mm en milieu d'aile, ne constituant pas à proprement parler, une force de frappe remarquable.

The Focke-Wulf 190-A1 enters service during the Autumn of 1941 and soon proves to be drastically efficient. Its armament is not, however, up to the performance of the fighter, since two cowling-mounted MG 17's and two similar guns placed in the wing roots, to which are to be added two somehow obsolete 20 mm MG FF/M at mid-wing position cannot be considered a threatening fire-power.

train d'atterrissage touchèrent l'eau ; l'appareil sembla rebondir avant de se poser définitivement sur la mer dans une immense gerbe d'écume. Tandis que les deux Messerschmitt reprenaient de l'altitude, une vedette rapide se détacha de la côte pour rejoindre le point d'amerrissage ; Jäckel et son ailier décrivirent une large boucle à 1 000 mètres d'altitude pour observer le canot qui était arrivé sur place, l'épave de l'avion ayant déjà disparu dans la Manche. Le carburant commençant à s'épuiser, les deux chasseurs prirent directement le chemin du retour. C'était le 18 juillet 1941 et le Feldwebel Ernst Jäckel venait d'abattre le premier quadrimoteur allié, un Short Stirling. 96 obus de 20 mm et 679 balles de mitrailleuses avaient été nécessaires pour venir à bout du géant !

En réalité, le malheureux bombardier qui venait de s'abîmer dans la Manche sous les coups des Bf 109F de la JG 26 était le premier signe tangible du changement profond qui allait bouleverser toute la guerre aérienne.

Il s'écoulerait encore de bien longs mois avant que d'autres quadrimoteurs, des centaines d'autres quadrimoteurs, prennent la relève du Short Stirling abattu en ce mois de juillet 1941. Pour l'instant tout semblait sourire à la Wehrmacht et à sa Luftwaffe. La guerre à l'est contre l'U.R.S.S. se déroulait pour le mieux, face à une aviation soviétique certes imposante et agressive mais largement composée d'appareils le plus souvent démodés, et les pilotes de chasse augmentaient leurs palmarès de victoires à un rythme étonnant. Ces mêmes pilotes avaient d'autres raisons de se réjouir. Depuis la fin de l'été, un nouvel appareil de chasse, conçu par le Pr. Kurt Tank et construit par les usines Focke Wulf de Brême, avait fait son apparition sur le front de la Manche et ses débuts étaient plus que prometteurs. Le FW 190 A venait d'entrer en lice. Trappu et massif il n'avait rien de l'élégance du Messerschmitt, mais il comptait bien d'autres qualités. Equipé d'un moteur BMW 801 C développant 1 600 chevaux, il était largement pourvu des

Ci-contre embarquement à bord d'un des C-141A Starlifter (serial 63-8076) du 438th MAW de McGuire AFB dans le New Jersey. Cette unité est rattachée à la 22nd Air Force dont le QG est situé à Travis AFB en Californie.
French troops boarding C-141A serial 63-8076 of the 438th MAW from McGuire AFB, N.J. French Air Force Transport Command (CoTAM) had no strategic airlift capability and had to rely on USAF C-141As and C-5As during the Zaïre operations.

15 h 40
Go ! L'ordre de saut est enfin donné lors du troisième passage et bien que l'altitude de 250 m prévue pour le largage soit passée à 400 m à l'issue du troisième circuit... Les coups de feu claquent pendant la descente des parachutistes, et des obus de DCA explosent autour des avions.
16 h 00
Atterrissage à Kamina du DC-10 d'Air Zaïre avec les derniers éléments de l'unité de la Légion Etrangère qui doivent embarquer dans les C-130H et C-160 à l'issue de leur première mission sur Kolwezi. L'aéroport de Kamina n'est pas équipé pour accueillir un tel avion, et le débarquement des passagers est tragi-comique : les légionnaires vont mettre pied à terre grâce à une échelle de peintre !
Les avions-cargo prennent en charge la seconde vague et se dirigent une nouvelle fois sur Kolwezi.
17 h 55
La nuit tombe lorsque les appareils se présentent pour le largage. Compte tenu des difficultés de regroupement de nuit et aussi du fait que la situation au sol n'exige pas de renfort immédiat, le saut est annulé et les cinq appareils mettent le cap sur Lubumbashi plus proche que Kamina.
Pendant que se déroulent ces opérations, les premiers C-141A Starlifter de l'U.S.A.F. se posent à Solenzara en vue d'y embarquer le matériel lourd du 2° R.E.P.
Huit C-141A (serial 12778, 38079, 40616, 40643, 50218, 50229, 59414 et 60202) appartenant aux 60th MAW **(3)** de Travis AFB, Ca., 62nd MAW de McChord AFB, Wa., 437th MAW de Charleston AFB, S.C., et 438th MAW de McGuire AFB, N.J., vont assurer le transport de ce matériel jusqu'à Lubumbashi de préférence à Kamina. En effet, l'aéroport de cette ville est encombré par les réfugiés et les avions de transport belges et britanniques dont les pays respectifs viennent de se joindre aux opérations humanitaires.
Deux Transall de l'Armée de l'Air ravitaillent en munitions diverses les Mirage des FAZ.

Samedi 20 mai

Au lever du jour la seconde vague de parachutistes saute sur Kolwezi au-dessus des ZS Alpha et Bravo.
A Solenzara, un C-5A Galaxy (serial 68307) du 436th MAW de Dover AFB Del., prend en charge le transport des matériels trop encombrants pour les C-141A. Il s'agit d'un réservoir souple à carburant d'une contenance de huit mètres cubes, d'une citerne à eau de trois mètres cubes ainsi que du camion de dépannage.

Dimanche 21 mai

La ronde des appareils de l'U.S.A.F. se poursuit à Solenzara où en cette journée dix autres C-141A (serial 38076, 38078, 40638, 40643, 40645, 50265, 60203, 60209, 67944 et 70002) rattachés aux mêmes unités que précédemment chargent les derniers véhicules qu'ils acheminent via Dakar où les C-141A laissent une partie de leur cargo car la piste de Lubumbashi est trop courte pour leur permettre de se poser à pleine charge. Ils doivent donc effectuer des rotations supplémentaires entre le Sénégal et la province du Shaba.

Mercredi 7 juin

Le retour en France du 2° R.E.P. s'effectue à bord de onze C-141A (serial 40609, 40616, 40627, 59218, 50225, 50241, 60136, 60160, 70001, 70014 et 70165).
Les camions et les jeeps du régiment sont laissés sur place et seront pris en compte par les soldats du contingent africain qui prend maintenant la relève.

Samedi 10 juin

Un C-5 Galaxy (serial 00460) assure le rapatriement du matériel hors gabarit.

Vendredi 16 juin

Le même appareil exécute une dernière rotation en compagnie de deux C-141A (serial 59413 et 60176).
Ce seront les derniers avions de l'U.S.A.F. à se poser en Corse dans le cadre de l'intervention française au Zaïre.

Dès le début de l'opération "Bonite" **(4)** l'U.S.A.F. a mis en place à Solenzara, Dakar et Kinshasa son propre personnel d'escale afin de faciliter l'embarquement, les opérations de transit et l'entretien des appareils. Un certain nombre de C-141A assuraient de leur côté les liaisons techniques entre ces trois bases.
Pour parer à toute éventualité, des KC-135 étaient en alerte prêts à assurer le ravitaillement en vol au-dessus du continent africain. Ces opérations de soutien de la part de notre allié se sont déroulées à la satisfaction commune et il faut souligner l'excellent esprit de coopération qui facilita grandement les liaisons.
De son côté le Commandement américain a su apprécier la rapidité avec laquelle l'Etat-Major français a mis au point cette intervention à des milliers de kilomètres, et juger de la qualité de son exécution par le 2° Régiment Etranger de Parachutistes.



(3) Military Airlift Wing
(4) Premier nom de code donné à l'Opération "Léopard" par l'Etat Major

Le C-130H Hercules immatriculé 9T-TCC, un des sept appareils de ce type en dotation dans la Force Aérienne Zaïroise. Au premier plan les débris calcinés d'un des nombreux Aermacchi MB 326GB détruits par les "Tigres" katangais à Kolwezi.
Hercules C-130H coded 9T-TCC of the Force Aérienne Zaïroise faces the burnt out remains of one of the many aircraft destroyed in Kolwezi by the katangan 'Tigers', here an Aermacchi MB 326GB.



ECPA

"L'AERO INDO"

L'Aéronautique Navale en Indochine de 1945 à 1954 (Suite et fin)

ECPA

L'enseigne de vaisseau Frit de la 11F *Enseigne de Vaisseau Frit, a pilot of Flottille 11F*

par René Bail

Depuis le mois d'avril 1953, l'Escadrille 8S est commandée par le L.V. Babot. Ce dernier a su donner, dès le début, un élan assez fort à son unité pour qu'elle soit présente en tous lieux et à tous moments partout où sa présence pouvait s'avérer souhaitable. C'est à peu près à cette époque qu'elle perd sa section de Morane 500 Criquet, lesquels sont transférés à la 8F qui, en juillet 1953, devient la Flottille 28F (dans le cadre de la réorganisation de la nomenclature des unités aéronavales).

L'heure de vérité pour les "Pingouins" (1953-1954)

La 8F avait, jusqu'alors, toujours été basée à Tan Son Nhut (aérodrome de Saïgon), sauf pour deux de ses huit Privateer (recomplétés à dix, en juillet 1953) placés en détachement permanent à Cat Bi (Haïphong) et mis à la disposition du GATAC NORD; Dans l'ensemble, les Privateer n'utilisèrent guère que trois ou quatre terrains régulièrement , ceux de Tourane et de Nha Trang venant s'ajouter aux deux autres déjà cités.

Tous les soirs, inéluctablement, un Priv décollait de Cat Bi pour une mission qui durait toute la nuit et durant laquelle il survolait le Delta du Tonkin, le Laos et le Nord-Annam pour atterrir, au petit matin, sur le terrain de Tourane. La nuit suivante, l'avion, toujours chargé de bombes, repartait en sens contraire. Souvent, d'ailleurs, les Priv étaient sollicités pour des missions d'appui qu'ils effectuaient dans les meilleurs délais. Leur indicatif d'appel au secours "César" était bien connu et souvent lancé à la radio... mais peu de gens savaient que ceux qui répondaient alors étaient des marins de la 28F. On parlait de B-26 de l'Armée de l'Air ou d'autres bombardiers, mais de Privateer... rarement.

Début octobre, l'Aviation Embarquée est de retour en Indochine. Elle est arrivée, le 29 septembre au Cap Saint-Jacques avec le P.A. ARROMANCHES qui transporte à son bord la Flottille 11F (ex-1F) dotée de douze F6F-5, plus six en VF (ou volant de fonctionnement), et commandée par le L.V. de Castelbajac, ainsi que la Flottille 3F équipée de douze SB2C-5, plus quatre en VF. A cela s'ajoutent les deux "Fifi" de l'Escadrille 58S, les hélicoptères birotors Vertol HUP-2 affectés aux manœuvres de sécurité.

Les premières missions des flottilles de l' "ARRO" comporteront de nombreuses actions contre les voies de communication (coupures de routes et leur "entretien"), puis des missions MAR (Missions Assaut-Reconnaissance) où les avions avaient pour objectif les jonques, les sampans suspects, les buffles (sources de nourriture pour les Viets) et les détachements vietminh... quand ils les voyaient. Puis les 3F et 11F participent aux opérations "Pélican" (16 octobre 1953) et "Mouette" (17-25 octobre 1953).

Le 20 novembre, c'est le début de l'opération "Castor", c'est-à-dire la réoccupation de la cuvette de Dien Bien Phu où devra s'installer un camp retranché. Ce camp retranché est prévu comme appât pour les divisions vietminh (Plan Navarre) et où elles doivent, d'ailleurs, se casser les dents.

Les deux P4Y-2S de Cat Bi trouvent là leur plein emploi, l'un pour faire la météo, l'autre, en couverture des parachutages des troupes d'assaut.

Le 5 décembre, l' ARROMANCHES perd son premier avion, le L.V. Robin étant abattu avec le F6F-5 "11F-30" dans la région de Cho Chu... La marque était ouverte !

A partir du début de 1954, les "Pingouins" seront présents partout. La 8S participera aux opérations de commandos avec les tenders d'aviation

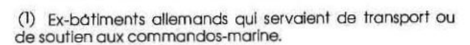
ROBERT GIRAUD et PAUL GOFFENY **(1)**. Des Grumman JRF-5 Goose effectueront des missions de reconnaissance et d'appui pour le Groupement Mobile 100 (G.M. 100) dans la région des Hauts-Plateaux, particulièrement à Pleiku, Puis dans le Bas-Laos et le Nord-Cambodge (Seno-Pakse et Stung Treng). Entre avril 1953 et juillet 1954, l'Escadrille 8S accomplira plus de 4 500 h de vol en quelque 2 000 sorties, ses appareils essuyant plusieurs fois les coups de la DCA vietminh.

A Dien Bien Phu, pendant ce temps-là, la situation se crispe. Les prévisions visant à couper les voies de communications vietminh n'ont pas été remplies. Les divisions de Giap ont rallié les abords du camp retranché et, fin décembre, celui-ci se retrouve complètement encerclé.

Peu à peu, la situation se dégradera considérablement pour en arriver à la véritable bataille de Dien Bien Phu, le 13 mars... Ce soir-là "Béatrice" **(2)** tombera et ce, malgré l'intervention de nombreux avions qui n'avaient pas hésité à s'aventurer sur la cuvette en dépit d'une très mauvaise météo. Le mauvais temps est d'ailleurs tel que tous le avions de l'Aéronavale rentreront dans la "crasse", à la limite d'essence, vers Cat Bi ou d'autres terrains de déroutement, dont Gia-Lam (Hanoï), à bout de souffle. Vingt avions d'un seul coup dans le circuit d'atterrissage de Cat Bi, ce soir du 13 mars... pour un terrain qui ne disposait que d'un seul gonio... un accident est inévitable et se produit, le L.V. Doe de Maindreville percutant, en approche, le sommet de l'Ile des Merveilles en Baie d'Along (11F-3). La journée a été rude et s'est soldée également par la perte du L.V. de Lespinas, sur le "11F-8", au nord de Dien Bien Phu **(3)**.
Le 31 mars, le L.V. Andrieux, commandant de la 3F, est abattu au-dessus du Point d'Appui "Dominique". Le 9 avril, la 3F perd un autre pilote, l'E.V. Laugier abattu par la DCA. Le 12 avril, c'est la 28F qui perd un Privateer avec tout son équipage (le "28F-4" de l'E.V. Manfanovsky et huit officiers mariniers). Il n'y a aucun survivant. Le 23 avril, le L.V. Klotz est abattu, au-dessus de la cuvette de Dien Bien Phu, sur le Hellcat "11F-2". Il est récupéré vivant, par la 10e Compagnie (Capitaine Philippe) du 3/13e D.B.L.E., après avoir réussi à sauter en parachute. Il sera, plus tard, fait prisonnier, le 7 mai, avec ceux du camp retranché.

D'autres pertes et la fin d'un long combat

Le périmètre défensif du camp retranché diminuait de plus en plus et les parachutages de vivres, munitions et matériels, sur la cuvette, devenaient de plus en plus périlleux. Même les renforts d'effectifs parachutés ne parvenaient plus à tomber dans nos lignes, la plupart des volontaires sautant, sans entraînement, pour la première fois. Ces difficultés étaient encore amplifiées par la DCA vietminh qui comptait de très nombreux canons soviétiques de 37 mm servis par des artilleurs très adroits (les pilotes américains, bien plus tard, en feront l'expérience...) et la météo qui demeurait des plus infectes. Toutefois, tous les pilotes conscients du sort des copains qu'il fallait appuyer dans la cuvette, faisaient le maximum pour y arriver.
Entre-temps, la Flottille 14F est arrivée en renfort à Tourane, sous les ordres du L.V.



(1) Ex-bâtiments allemands qui servaient de transport ou de soutien aux commandos-marine.

(2) Les points d'appui de Dien Bien Phu portaient des prénoms féminins : Béatrice, Isabelle, Anne-Marie, Eliane...

(3) A partir de cette date, tous les P4Y-2S de la 28F se retrouveront au Tonkin.



Le L.V. Fatou qui prit le commandement de la 3F après le L.V. Andrieux. Ici à bord d'un Helldiver SB2 C-5. ECPA

Lieutenant de Vaisseau Fatou,who took the command of 3F after L. V. Andrieux had left, is seen here on board a Helldiver.



Le L.V. Ménéttrier commandant de la 14F. R. BAIL

L;V. Menettrier, the commanding officer of 14F



R. BAIL

De gauche à droite, le L.V. Andrieux, commandant de la 3 F (mort le 31 mars 1954 en mission), les L.V. Bellone, de la Ferrière, de Villiers.

From left to right, L.V. Andrieux, the commanding officer of 3F, who was to die on duty on March 31st, 1954, and L.V.'s Bellone, de la Ferriere and de Villiers.



R. BAIL

Le L.V. de Castelbajac, commandant de la 11 F au retour d'une mission sur Hellcat F6F-5.
L. V. de Castelbajac, the commanding officer of 11F, returning from a mission on a Hellcat.

ECPA



"Torri Rouge de Ganga Vert en mission vers Castor" patrouille de Helldiver SB2C-5 de la 3 F sur la région de Dien Bien Phu.

"Torri red from Ganga Green, heading towards Castor". A flight of Helldivers from Flottille 3F flying over the Dien Bien Phu area.

ECPA

Mise en place d'une bombe sous un Corsair (AU-1) de la 14 F. On peut remarquer en pendant de la bombe, le réservoir supplémentaire sous l'aile droite, le pilote l'O.E.3 Nicodemo (mort le 14 juin 1954 en mission sur la RP 41) surveille l'opération.

Bombing-up a Corsair AU-1 of 14F. Worthy of note is the drop tank under the starboard pylon. The pilot, O.E.3 Nicodemo, who was to die on duty on June 14th, 1954, watches upon the operation.

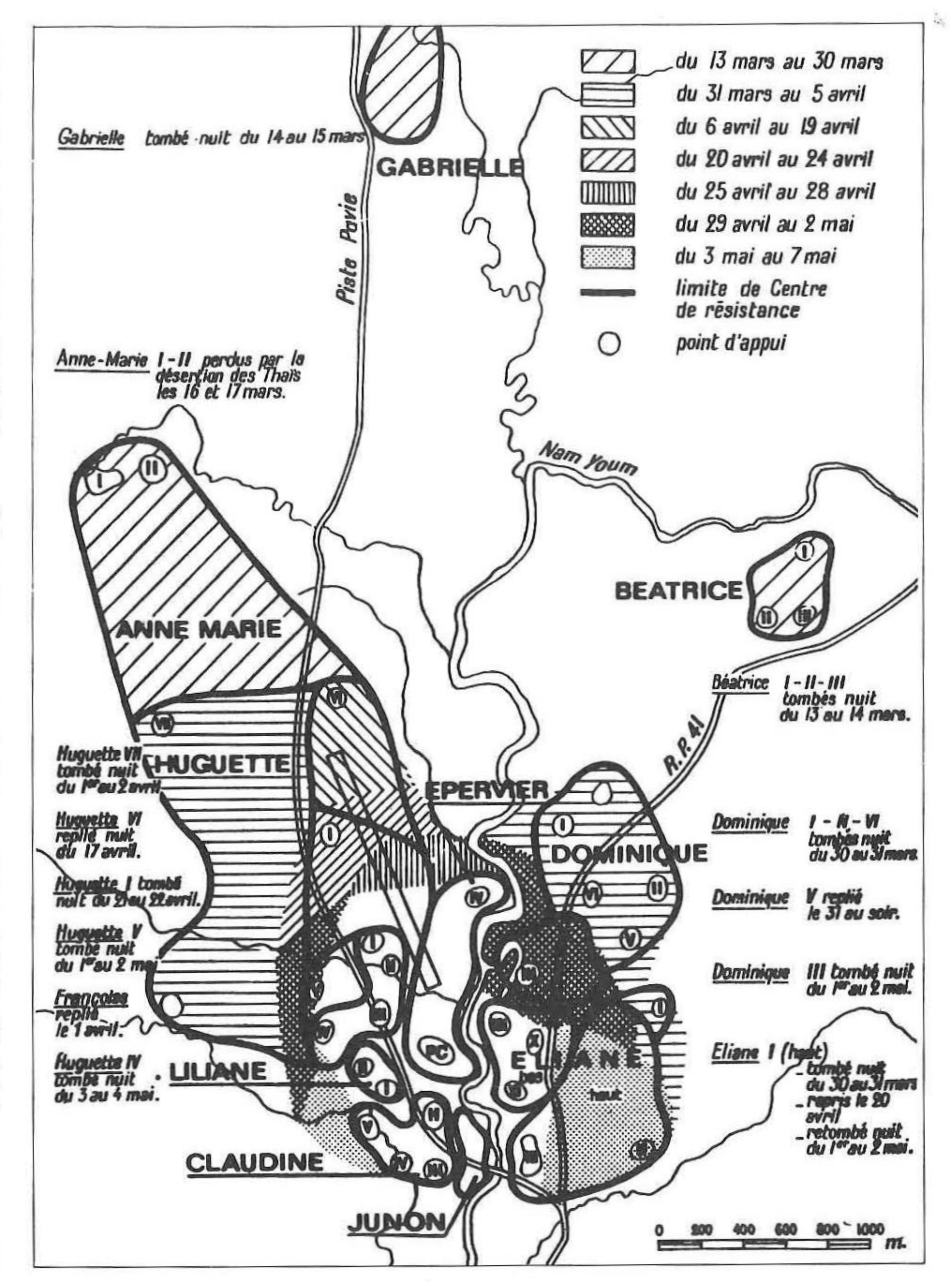
Ménettrier, mais sans ses Chance Vought F4U-7 "Corsair" qu'elle a dû laisser sur sa base d'origine de Karouba, près de Bizerte, en Tunisie. Elle recevra, sur place, vingt-quatre AU-1 usagés (version d'appui-sol du Corsair optimisée pour la basse altitude) en provenance de Corée et transportés vers l'Indochine par le porte-avions USS SAIPAN. Après une première série de visites techniques, les marins réalisent qu'un seul de ces appareils est effectivement en état de vol. Les mécanos, les armuriers, tout le monde se mettra à la tâche et cinq jours plus tard, seize avions décollaient de Tourane pour le terrain de Bach Maï d'où ils partiront très rapidement en mission.

Mais ces quelques renforts aéronavals et d'autres de l'Armée de l'Air arrivent trop tard. Les combattants de la cuvette savent, depuis la mi-mars, qu'ils sont dans le "merdier" le plus complet et que la fin approche.

Le 26 avril, le Hellcat "11F-20" du S.M. Robert est abattu en survolant la cuvette. Après avoir réussi à sauter en parachute, il tombait dans les lignes vietminh. Capturé, il mourra, plus tard, d'épuisement sur la route de Conci.

Et Dien Bien Phu, malgré tous les efforts consentis par tous, tombait le 7 mai... Le lendemain, le Privateer "28F-6" est abattu dans la région de Son La. Le chef de bord, l'E.V. Monguillon, et six officiers mariniers sont tués. Il y aura quand même deux rescapés, les S.M. armuriers Keromnes et Carpentier, qui seront faits prisonniers. Ils seront libérés fin août 1954, quelques jours avant le L.V. Klotz, lequel, par deux fois, avait presque réussi à s'échapper des griffes du Vietminh. Ses seules aventures mériteraient un livre.

Mais en Indochine, les marins eurent également l'occasion de s'illustrer sur





Un équipage de la 28F débarque d'un Privateer au retour d'une mission sur la cuvette de Dien Bien Phu ; en tête l'E.V. Le Mentec.

The crew of a Privateer of Flottille 28F seen alighting after a mission over Dien Bien Phu.

ECPA

R. BAIL

"Les obscurs du hangar aux cantonniers de la R.C.4 "telle était l'inscription portée parfois sur les bombes par les matelots, à l'intention des Viets qui rebouchaient chaque nuit les trous des bombardements de la veille. Ci-dessous briefing du L.V. de Castelbajac, cdt de la 11 F à ses pilotes de la Patrouille "Savart" sur Huguette en avril 1954.

"From the groundcrew to the roadmenders of RC4". This sentence sometimes appeared on the bombs which were dropped over RC4 (colonial road number 4) where the Viets spent their nights filling up the holes of the precedent bombings. Here under L. V. de Castelbajac is seen here briefing his pilots before the "Savart" mission over Huguette, one of the strongpoints of Dien Bien Phu, in april 1954.

R. BAIL

d'autres types d'appareils, tels les équipages de la Section de Liaison Indochine sur AAC 1 "Toucan" (les Junkers 52 construits en France) et les équipages de la Marine détachés, depuis février 1954, dans les groupes de bombardement de l'Armée de l'Air, particulièrement au sein des G.B. 1/19 "Gascogne", 1/25 "Tunisie" et 1/91 "Bourgogne". Ce détachement dépendra du L.V. Beau. En mission sur Dien Bien Phu, le S.M. mécanicien Daigné trouvera, d'ailleurs, la mort avec un équipage de l'Armée de l'Air, leur B-26 Invader ayant été atteint par la DCA vietminh.

Durant cette période, la 14F perdra aussi deux pilotes sur Corsair, l'Officier des Equipages Nicodémo et le Second-Maître Lestourgie. Le 7 juillet 1954, à treize jours du cessez-le-feu, la 11F perdra un dernier Hellcat, le "11F-2" avec lequel le S.M. Michon s'écrasera au sol.

Les derniers combats français d'Indochine se déroulèrent dans la région des Hauts-Plateaux-Montagnards où le G.M. 100 du Colonel Barrou fut sacrifié pour des raisons opérationnelles que l'on a toujours ignorées. Malgré les efforts des B-26 de l'Armée de l'Air et des F6F-5 de la 11F, le G.M. 100 perdit tous ses véhicules et la moitié de ses effectifs.

La Guerre d'Indochine se termina ainsi dans l'indifférence des uns et la rancœur de ceux qui l'avaient vraiment faite. Les chefs militaires furent les proies rêvées des hommes politiques qui les avaient envoyés, comme toujours d'ailleurs, au casse-pipe. La conclusion se traduisit par des ordres du jour claironnants qui certifiaient que les plus belles pages d'histoire venaient d'être écrites alors, qu'en Métropole, elles étaient déjà tournées !

Les flottilles quittèrent l'Indochine peu à peu, regagnant les bases de France et d'Afrique du Nord... Mais déjà, le 1er novembre 1954, des événements graves se déroulaient en Algérie. Là, commençait une autre histoire...

FIN

R. BAIL

Le L.V. de Lestapis, officier en second de la 3 F et le S.M. Bouvet, remplissant la formule 11 au retour d'une mission sur Dien Bien Phu devant le patron mécanicien.

L. V. de Lestapis, commanding in second Flottille 3F, and Second Maitre Bouvet, filling in the forms after returning from a mission.

ET POUR EN ARRIVER LA...



SKYRAIDER SUR L'ATLAS

C.I.P.A.A.

par Alain Crosnier

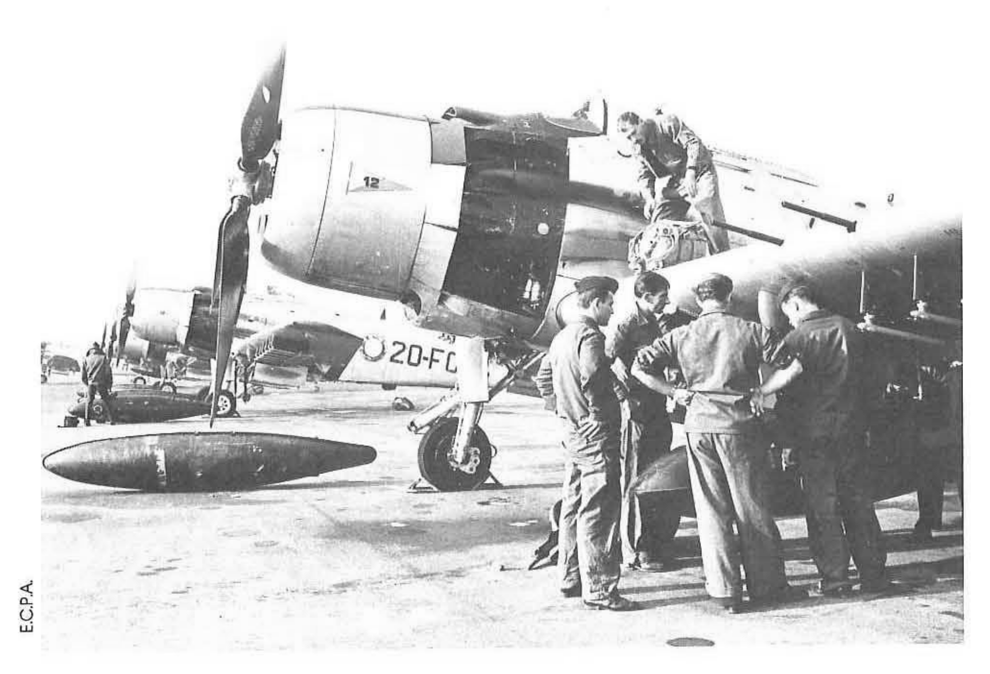
A sa création, le 1er avril 1956 à Oran, la 20e Escadre de Chasse est constituée de deux escadrons : l'E.C. 1/20 "Aurès-Nemntcha" et l'E.C. 2/20 "Ouarsénis". Chaque escadron dispose de dix-huit chasseurs-bombardiers Republic F-47D Thunderbolt, appareils en fin de carrière que les mécaniciens ont le plus grand mal à maintenir en ligne.

En septembre 1957 l'élimination progressive des F-47D pousse le Commandement à regrouper les Thunderbolt encore opérationnels au sein d'un seul escadron, l'E.C. 2/20 équipé de vingt-quatre Republic F-47D, l'E.C. 1/20, quant à lui, recevant les premiers de seize avions à réaction SNCASE 535 "Mistral". Les missions dévolues à l'escadre sont le maintien de l'ordre et l'entrainement des jeunes pilotes sortant de l'école de Meknès.

Rapidement il devient évident que le matériel mis en oeuvre ne correspond pas à la mission principale. Le Mistral emporte peu de charges de guerre et son autonomie est faible, tandis que de son côté le F-47D est très fatigué et que le nombre d'appareils ne cesse de décroître.

Il est nécessaire de trouver un remplaçant à ces deux avions, et une nouvelle fois la France se tourne vers les Etats-Unis où l'U.S. Navy dispose de Douglas AD-4 en surnombre du fait de la fin de la guerre de Corée en juin 1953. Un marché est rapidement conclu pour un total de 113 appareils (voir encadré page 39) et les Skyraider sont acheminés par voie maritime.

Une partie est livrée à Saint-Nazaire et certains appareils rejoignent Bordeaux en vol (principalement les AD-4NA) alors que les autres arrivent en caisse à la SFERMA. Des livraisons sont également effectuées directement au port de Bordeaux. ►►



E.C.P.A.

Mise en place de réservoirs supplémentaires de 150 US gal sur les Skyraider de l'Escadron de Chasse 3/20. Nettement visible sur le capot moteur, l'emblème de la SPA 12.

Mechanics of E.C. 3/20 fixing 150 US gal ferry tanks to AD-4s at Oran-la-Sénia airfield. On the engine cowling, the neatly painted pennant of SPA 12.

J. REDIEN

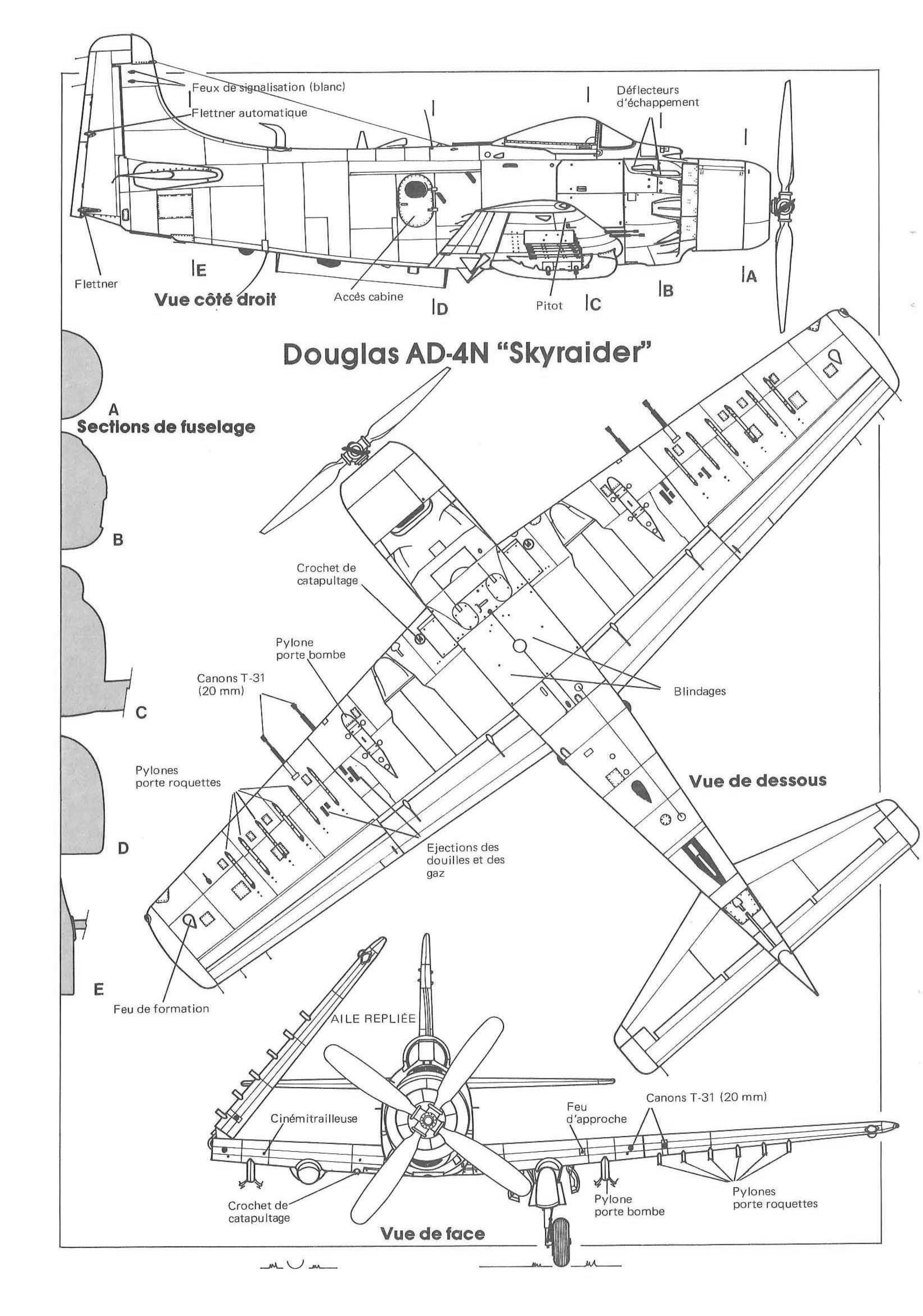
Photographié à Saint-Nazaire Montoire en 1959, l'un des cinq Skyraider de type NA (version simplifiée de l'AD-4N d'attaque de nuit) livrés à la France. Ancien appareil de la VA-65 dont on peut encore distinguer les marques sur le capot moteur, cet AD-4NA (BuAerNo. 125746) porte encore la livrée bleue de l'U.S. Navy. Sur la dérive l'on peut remarquer le petit drapeau tricolore et sur le fuselage les traces d'effaçage des marques nationales américaines.

Delivered by sea to Saint Nazaire the Skyraiders were then flown down to the SFERMA plant in Bordeaux for refurbishing. Out of a total order of 113 aircraft France received five AD-4NA (stripped version of the AD-4N). This particular aircraft is still wearing the markings of VA-65 on the engine cowling, and sports the glossy sea blue finish of the U.S. Navy. Of interest on the fin, the newly painted French national marking.

Toute la puissance du Skyraider est mise en évidence par cette photographie de Bernard Gilotte prise à Biskra en novembre 1960. Pour cette mission d'appui feu lourd, bombes de 250 et 1.000 lbs et canons de 20 mm armés à 200 coups chacun composent l'armement de cet AD-4N (BuAerNo. 124143) codé 20-QM de l'E.C. 2/20. Détail très rare, la présence sur le bord d'attaque des ailes des bossages des équipements électroniques utilisés par l'U.S. Navy lors du conflit coréen.

Bernard Gilotte captured the powerful show of might of this AD-4N of E.C. 2/20 at Biskra in November 1960. This aircraft is loaded with two 250 lbs and two 1000 lbs bombs in addition to the four 20 mm guns, each with 200 rounds. The Skyraider always surprised ground troops with its ability to loiter around for long periods above the battlefield and then deliver its ordnance with pinpoint accuracy. On the leading edge of the wings, can be seen the fairing of prior ECM gears.

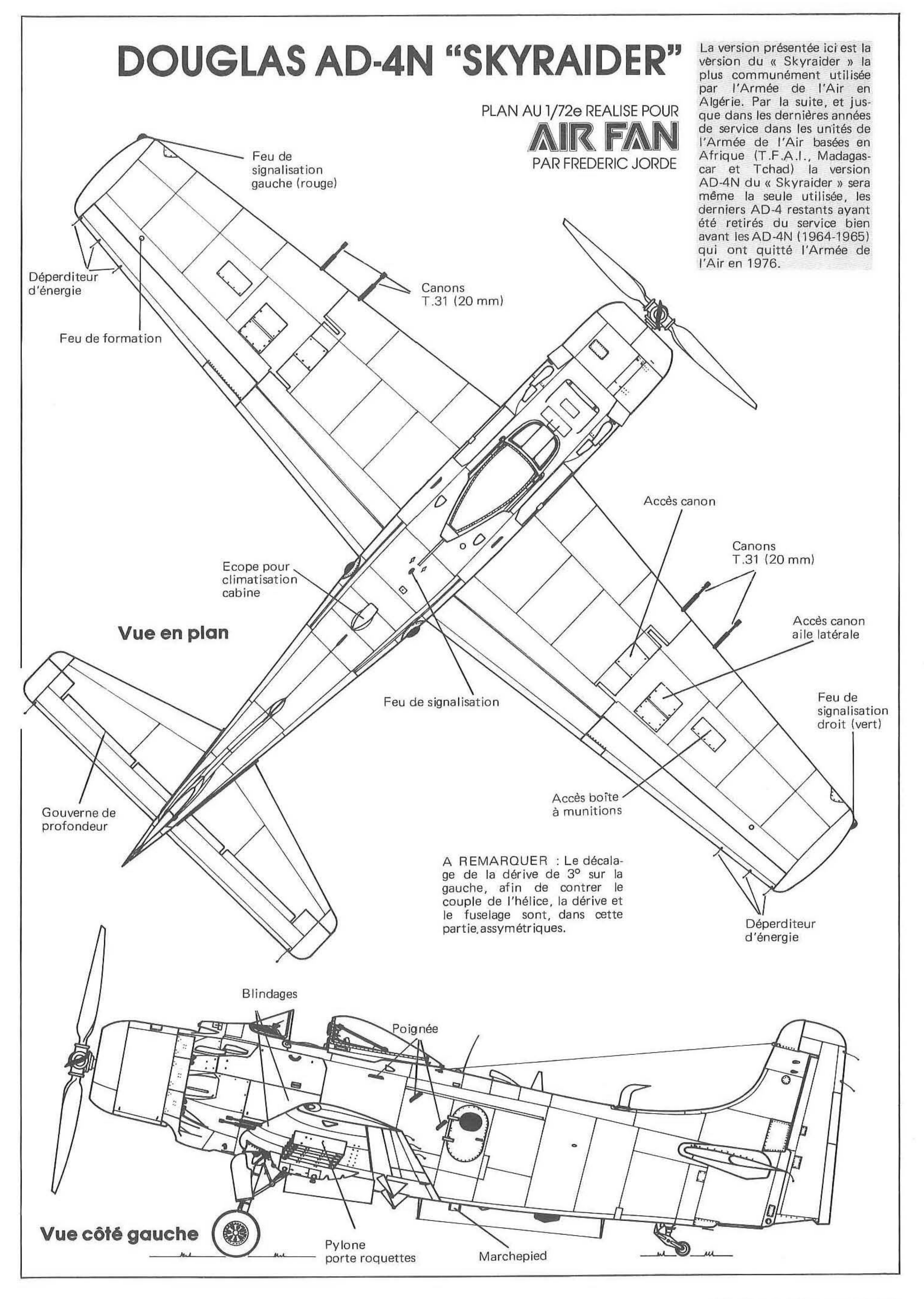
B. GILOTTE


Feux de signalisation (blanc)
Flettner automatique
Déflecteurs d'échappement
Flettner
E
Vue côté droit
Accès cabine
D
Pitot
C
B
A
Douglas AD-4N "Skyraider"
A
Sections de fuselage
B
C
D
E
Crochet de catapultage
Pylone porte bombe
Canons T-31 (20 mm)
Blindages
Pylones porte roquettes
Vue de dessous
Ejections des douilles et des gaz
Feu de formation
AILE REPLIÉE
Canons T-31 (20 mm)
Feu d'approche
Cinémitrailleuse
Crochet de catapultage
Pylone porte bombe
Pylones porte roquettes
Vue de face

DOUGLAS AD-4N "SKYRAIDER"

PLAN AU 1/72e REALISE POUR
AIR FAN
PAR FREDERIC JORDE

La version présentée ici est la version du « Skyraider » la plus communément utilisée par l'Armée de l'Air en Algérie. Par la suite, et jusque dans les dernières années de service dans les unités de l'Armée de l'Air basées en Afrique (T.F.A.I., Madagascar et Tchad) la version AD-4N du « Skyraider » sera même la seule utilisée, les derniers AD-4 restants ayant été retirés du service bien avant les AD-4N (1964-1965) qui ont quitté l'Armée de l'Air en 1976.



A REMARQUER : Le décalage de la dérive de 3° sur la gauche, afin de contrer le couple de l'hélice, la dérive et le fuselage sont, dans cette partie, assymétriques.





C. DE STEUR

Les Skyraider de l'**E.C. 1/20 "Aurès-Nementcha"** se distinguaient par leurs indicatifs en **20-L***, leur décoration **verte** (avec report de la lettre individuelle d'identification de l'avion, en jaune, en haut de la dérive dans le bandeau de couleur et sur les bossages du train) et par l'insigne du **"Léopard"** (dit le "Tigre") peint dans un large écu vert de chaque côté du capot moteur. L'insigne du "Léopard" avait été créé de toute pièce en Algérie. Sa disposition était régulière sur tous les avions, l'animal ayant toujours la patte tendue vers la gauche. L'AD-4N, BuAerNo. 125719, SFERMA No. 89, 20-LL (F-TGLL), représenté sur la photo ci-contre est indicatif des Skyraider du 1/20.



C. DE STEUR

Les Skyraider de l'**E.C. 2/20 "Ouarsénis"** se distinguaient, eux, par leurs indicatifs en **20-Q***, leur décoration **jaune** (avec report de la lettre individuelle en noir, en haut de la dérive sur le bandeau de couleur - on trouve des exemples où la lettre individuelle est portée dans un rond de couleur alu - et sur les bossages du train) et par l'insigne du **"Mousquetaire"** peint sur un large écu jaune de chaque côté du capot moteur. L'insigne du "Mousquetaire" avait été hérité de l'ancien E.E.C. III/10 équipé de F-47D, à Dijon, en 1951. D'ailleurs, comme auparavant et suivant qu'il s'agissait de la 1ère ou de la 2ème escadrille, le "Mousquetaire" du 2/20 voyait sa cape passer du vert au bleu Il s'agit là d'un problème ouvert tant l'insuffisance de bons documents couleurs ne permet pas d'apporter de solution au problème des couleurs de capes. Cela étant dit, sur les Skyraider du 2/20 les insignes n'étaient jamais panachés, le "Mousquetaire" ayant toujours une cape de couleur identique de chaque côté du capot moteur. L'AD-4 illustré ci-contre BuAerNo. 123797, SFERMA No. 96, 20-QT (F-TGQT), est représentatif des Skyraider du 2/20.



C. DE STEUR

Les Skyraider de l'**E.C. 3/20 "Oranie"** se différenciaient de ceux des deux autres escadrons de la 20 par leurs indicatifs en **20-F***, leur décoration **rouge** (avec report de la lettre individuelle en blanc en haut de la dérive sur un bandeau de couleur de taille généralement beaucoup plus importante que dans les autres escadrons et sur les bossages de train) et par leur insignes, le **"Fanion"** de la **SPA 12** porté à gauche, et le **"Gaulois"** de la **SPA 96** porté à droite, hérités du défunt E.C. 1/6 "Oranie" dissous en novembre 1960 sur Mistral. Au 3/20 la disposition des insignes d'escadrille était stricte, mais il a été signalé le cas d'un "Sky" vu en 1962 avec le "Gaulois" de la SPA 96 peint des deux côtés du capot... L'AD-4 illustré ici a été photographié à Oran en 1963 tout comme les deux autres appareils que nous venons de décrire. Il s'agit du BuAerNo. 123899, SFERMA No. 100, 20-FQ (F-TGFQ), et cet avion est représentatif des "Sky" du 3/20 vu du côté 2ème escadrille : SPA 96, tête de Gaulois rouge dans un losange de même couleur.


J.P. ROUSSEL

L'extraordinaire robustesse du Skyraider est une fois de plus vérifiée après cet atterrissage forcé du "Fox Bravo" (BuAerNo. 126912) de l'EC 3/20 consécutif à une panne de moteur. Cet appareil volera bien sûr à nouveau et portera les couleurs de quatre autres escadrons jusqu'en 1973. Le moteur Wright R-3350-26WA était très sensible au sable ainsi qu'aux fortes températures rencontrés en Algérie.

Few airplanes could sustain such a rough crash-landing, and the ruggedness of the Skyraider is clearly illustrated here. Because of engine trouble this AD-4N (BuAerNo. 126912) of E.C. 3/20 had to come down on this field. A few months later it was flying again and served with four other squadrons until 1973. In Algeria engine problems were frequent, mostly due to sand absorbtion and heat.



TRANCHES DE BuAerNo DES SKYRAIDER DE L'ARMEE DE L'AIR

Liste des tranches de BuAerNo (numéros attribués par le Bureau of Aeronautics de l'U.S. Navy) parmi lesquelles furent prélevés les 113 Skyraider livrés à l'Armée de l'Air.

AD-4
123771 - 124005
127861 - 127865
128917 - 128936
128944 - 128970
128979 - 129016
20 appareils livrés

AD-4N
124128 - 124156
125707 - 125741
126876 - 127018
127880 - 127920
88 appareils livrés

AD-4NA
125742 - 125764
5 appareils livrés



During the war in Algeria, the Skyraiders of the three squadrons of the 20° Escadre de Chasse all sported distinctive markings in the form of badges, squadron codes and colors. As a rule the Skyraiders were painted as follows : **E.C. 1/20 :** *"Leopard" badge on both sides of the engine cowling ; black radio call-sign in the 20-L/ range : green fin top, wing-tips and landing gear pants with yellow surimposed individual letter.*

E.C. 2/20 : *"Musketeer" badge on both sides of the engine cowling ; black-radio call-sign in the 20-Q/ range ; yellow fin top, wing-tips and landing gear pants with black surimposed individual letter.*

E.C. 3/20 : *"SPA 12" emblem (a blue and white pennant) on the left side of the engine cowling, with "SPA 96" emblem (a red Gallic warrior head in a diamond) on the right side ; radio call-sign in the 20-F/ range ; red fin top, wing-tips and landing gear pants with white surimposed individual letter.*


B. GILOTTE

Un des "Sky" d'alerte du détachement de Biskra en novembre 1960, cet AD-4N (BuAerNo. 126901) codé 20-QS est équipé de roquettes HVAR (six sous chaque aile) ainsi que de bidons spéciaux. La souplesse de l'avion à basse altitude et à basse vitesse autorisait un tir très précis ; cet avion bénéficiait de surcroit d'une très longue autonomie au-dessus de l'objectif.

On the alert pad at Biskra in November 1960, this AD-4N (BuAerNo. 126901) coded 20-QS has been armed with twelve HVAR rockets and with napalm tanks, ready for a counterinsurgency mission or close air support. Often controlled from the ground, the aircraft could deliver its rockets as near as 50 yards in front of the ground troops.


M. LABATTU

L'AD-4N, BuAerNo. 126903, SFERMA 44 ; 20-FH (F-TGFH), illustré ci-dessus permet de voir l'insigne de la SPA 12 tel qu'il était peint sur le capot moteur des "Sky" du 3/20 vu du côté 1ère escadrille : fanion bleu et blanc avec hampe, chiffre douze.

Seen from the left, this AD-4N of E.C. 3/20 sports the SPA12 pennant, distinctive marking of No. 1 flight. The red Gallic warrior was worn on the right side, and this squadron was also the only one to have a distinctive large red fin band.



SIRPA/AIR

Pris en compte début juillet 1960, l'AD-4N BuAerNo 126877 (SFERMA 21) renoue avec la vie opérationnelle au sein de l'E.C. 1/20. Après dissolution de celui-ci en septembre 1963 cet appareil est versé au G.C. 3/20 dont le parc aérien va atteindre vingt cinq avions.

Early July 1960, E.C. 1/20 took delivery of this AD-4N at Boufarik. When this unit was disbanded in September 1963, this aircraft and a few others joined G.C. 3/20, bringing the total strength of this group to twenty five planes.

►► Les AD-4N sont dépouillés de leurs équipements radar et contre-mesures situés dans la cabine arrière où logent en temps normal les deux opérateurs. Les AD-4NA ont déjà subi cette opération chez Douglas il y a de nombreuses années d'où leur désignation différente.

L'Etat-Major avait envisagé de rééquiper l'Escadrille de Chasse de Nuit (E.C.N.) 1/71 avec neuf avions munis du radar AN/APS 19, entrainant ainsi le retrait des Gloster Meteor NF-11 et des Marcel Dassault 315R Flamant qui opéraient en Algérie à cette époque au sein de diverses unités. Ce projet n'avait pas eu de suite.

Révisés et repeints couleur aluminium, la SFERMA attribue à chaque avion un numéro de série qui est peint en noir sous le serial américain. C'est sous cette nouvelle livrée que le Skyraider va rejoindre la 20e Escadre de Chasse.

Dès son apparition sur l'Atlas, sa puissance de feu, ses capacités d'emport et sa très grande autonomie vont en faire un combattant très redoutable.

L'AD-4 entre en action

Courant décembre 1959, la 20e E.C. quitte Oran pour s'implanter à Boufarik dans l'Algérois avec son parc aérien mixte. C'est l'E.C. 2/20 qui est désigné pour se transformer en premier sur ce nouveau chasseur-bombardier.

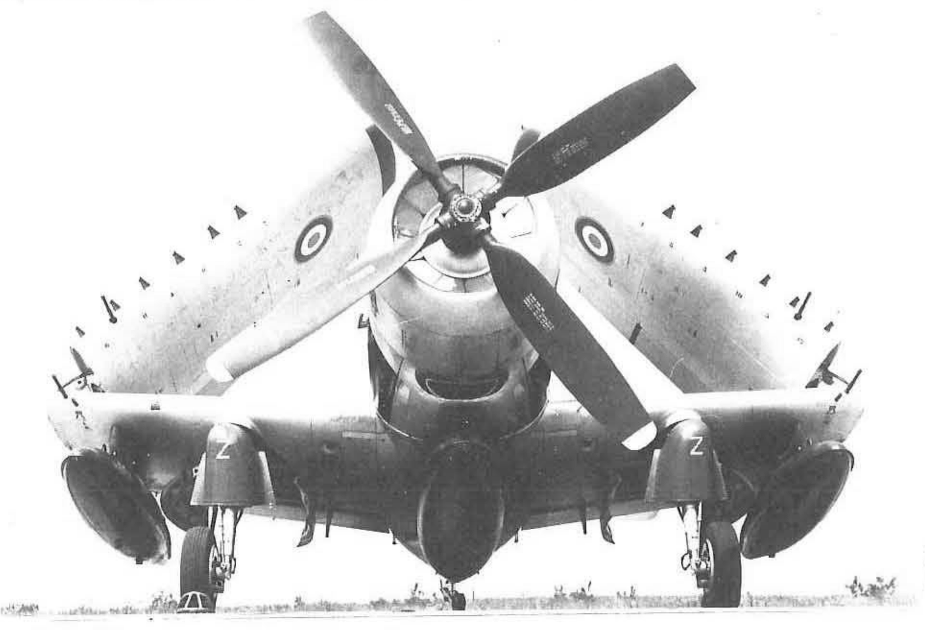
Le premier Skyraider pris en compte par l'Armée de l'Air au mois de février 1960 est l'AD-4N BuAerNo. 126955 (SFERMA No. 2). Début avril, les premiers appareils rejoignent Boufarik, à la fin du mois de mai dix "Sky" sont en ligne et le 1er juillet le 2/20 dispose de sa dotation complète : vingt appareils.



E.C.P.A.

Réapprovisionnement d'un appareil de l'E.C. 1/20 en obus de 20 mm et roquettes T.10. Le Skyraider peut emporter sous chaque aile 12 roquettes de ce type.

Ordnancemen of E.C. 1/20 prepare an aircraft for a strike mission : on hand 20 mm ammunition belts and T.10 rockets, 24 of which can be carried.



BA 132

Visibles sur le bord d'attaque de ce "Sky" du 1/20, les numéros des pylones à roquettes, soit si l'on considère l'avion de face ailes dépliées : 7, 2, 9, 4, 11 et 6, puis 12, 5, 10, 3, 8 et 1. L'ordre de tir est le suivant : simultanément les roquettes des pylones 7 et 1, 9 et 3, 11 et 5, 2 et 8, 4 et 10 et enfin 6 et 12.

The Armée de l'Air had the arresting hook removed from the Skyraiders and the air brakes neutralized on the AD-4s, but retained the wing folding capability of this aircraft, very much appreciated by pilots when on alert in their planes under the strong Algerian sun. This aircraft of E.C. 1/20 (20-LZ) is equipped with two 150 and one 300 US gal drop tanks.

Le second escadron de la 20 échange ses Mistral et perçoit ses premiers "Sky" en juillet ; au mois d'octobre il est à son tour entièrement équipé avec même nombre d'appareils. Deux détachements sont mis en place, l'un à Bône par le 1/20, l'autre à Biskra par le 2/20.

La SFERMA poursuit ses livraisons à un rythme élevé ce qui permet la création d'un troisième escadron de Skyraider au sein de l'escadre. L'E.C. 1/6 "Oranie", jusqu'alors équipé de Mistral est dissous le 30 septembre 1960 pour devenir l'E.C. 3/20 "Oranie". Ce nouvel escadron touche ses premiers Skyraider en octobre et une fois sa dotation complétée en détache une partie à Oued Zenata.

Les appareils interviennent journellement au profit des troupes au sol lors d'accrochages, en protection d'héliportage ou de convoi ainsi que lors des tentatives de franchissement des barrages algéro-marocain et algéro-tunisien. La couverture complète de l'Atlas est assurée par les AD-4 de la 20 pour les missions d'appui lourd, les T-6 et T-28 assurant pour leur part les missions d'appui feu léger.

En juillet 1961 les détachements de Biskra (2/20) et d'Oued Zenata (3/20) font mouvement sur Tébessa et Mécheria.



C.I.P.A.A.

Formation de quatre Skyraider de l'E.C. 3/20 en vol au dessus de la région d'Oran. Les appareils sont des AD-4N sauf le 20-FL qui est un AD-4 (BuAerNo 123950, SFERMA 101) : absence du compartiment radariste sur ce type d'appareil et présence d'aéro-freins ; la cocarde tricolore n'est pas portée sur cet avion dont la mise en service est, sans doute, encore toute récente.

Among three AD-4Ns of E.C. 3/20, an AD-4 (20-FL), one of twenty delivered to France in 1959 from US Navy surplus. On this type of aircraft, single seat, there was no rear compartment, and this photograph clearly shows the dive brakes on the side of the fuselage. The blue white and red national roundel is missing on this particular plane.

Cessez-le-feu

Le cessez-le-feu en Algérie intervient le 19 mars 1962 et l'indépendance est proclamée le 1er juillet.

Au mois de septembre le 1/20 fait mouvement en totalité sur Bône, alors que le 3/20 quitte Boufarik à son tour pour s'implanter à Oran. Seul le 2/20 se maintient sur le terrain de Boufarik. Les avions assurent alors une "présence française" pacifique, mais il n'est pas exclu de penser que des Skyraider soient intervenus en appui des troupes de la nouvelle nation algérienne lors d'opération montées contre certaines bandes armées qui refusaient de reconnaitre les nouvelles autorités d'Alger.

Dissolution de la 20e E.C.

C'est le 30 septembre qu'intervient la dissolution du 1/20 qui donne naissance à l'Escadron d'Appui Aérien (E.A.A.) 1/21 à Djibouti.

Un premier détachement d'appareils du 1/20 avait d'ailleurs rallié la corne de l'Afrique au mois de mars (photo ci-dessus). C'est ensuite la dissolution du 2/20 qui est prononcée le 31 décembre 1963. Auparavant, courant novembre, l'E.C. 3/20 était devenu Groupe de Chasse 3/20 avec une dotation de 25 appareils. Finalement au mois de mars 1964 c'est au tour du 3/20 d'être dissous.

Ainsi prit fin la présence des Skyraider sur l'Atlas et leurs missions en Algérie.



D'autres cieux allaient bientôt accueillir nos AD-4 : l'Afrique et l'Océan Indien.

Les quatre premiers AD-4 détachés de l'E.C. 3/20 se posent sur la B.A. 188 de Djibouti le 23 mars 1963. Le "Lima-Whisky" est un AD-4 (BuAerNo 123846, SFERMA 111). Les aéro-freins des Skyraider de l'Armée de l'Air avaient été bloqués en position fermée par la SFERMA qui avait également retiré la crosse d'apportage de ces avions.

In March 1963, four Skyraiders of E.C. 1/20 from Bône, Algeria, were ferried to Djibouti where the Armée de l'Air was in need of strike aircraft who could also perform reconnaissance missions. This small detachment was later brought to squadron strength and became E.A.A. 1/21. Seen here on arrival is AD-4 "Lima-Whisky."



B.A. 188

"AUTUMN FORGE 1978"

P. DOLL

par Peter Doll

Pour la quatrième année consécutive, l'automne de 1978 a vu le déroulement en Europe d'une grande série d'exercices militaires conduits par l'Allied Command Europe de l'OTAN (ACE). L'idée-même de ces grandes manoeuvres est due à la personne du Général Alexander M. Haig Jr., commandant suprême des forces intégrées de l'OTAN en Europe. En effet, avant 1974, date à laquelle le Général Haig prit les fonctions de SACEUR (Supreme Allied Commander Europe), si tous les pays de l'OTAN avaient l'habitude de réaliser, au moins une fois par an, des exercices militaires d'importance, ceux-ci se déroulaient, pour la plupart sur des plans assez disparates. Et, c'est au Général Haig que l'on doit d'avoir sû harmoniser et regrouper l'ensemble des exercices de l'OTAN en Europe sous le nom d'exercice "Autumn Forge".

"Autumn Forge" est le nom de code de la chaine d'exercices militaires qui a lieu traditionnellement chaque automne, à partir du mois de septembre, du Nord au Sud des pays de l'Alliance Atlantique, et dont le but essentiel est de tester la capacité de défense du dispositif militaire intégré de l'OTAN. En quelques mots, "Autumn Forge" vise à vérifier les points suivants : amélioration et démonstration de la solidarité et de



P. DOLL

Page ci-contre, en haut, un groupe de F-4E du 4th TFW prêts à quitter leur parking de Ramstein AB (R.F.A.) durant l'exercice "Crested Cap". Noter le sommet des dérives peint en vert pomme. **Page ci-contre, en bas,** deux F-4E du 347th TFW rassemblent sur un TF-104G de la Waffenschule 10 de la Luftwaffe durant l'exercice "Coronet Stork". Détail intéressant, les bandes de dérive de couleur différente correspondant aux deux squadrons composant le 347th TFW **A droite,** en route vers leur cible, deux F-4E du 335th TFS (le La Fayette Squadron américain) n'échappent pas à l'objectif de Peter Doll.

Left page, top : *a group of F-4Es belonging to the 4th TFW get ready to leave their dispersal area at Ramstein AB while on TDY in W. Germany during "Crested Cap". Of note are the fin tops painted in light green.* **Left page, bottom :** *a mixed formation of F-4Es from the two composite squadrons of the 347th TFW from Moody AFB, Ga., flies over W. Germany with a TF-104G of the Luftwaffe WS 10 during "Coronet Stork".* **Right :** *a tight formation of F-4Es of the 335th TFS/4th TFW en route towards their target cannot escape Peter Doll's camera.*



P. DOLL

la préparation défensive des pays intégrés à l'ACE, capacité à réagir et amélioration des procédures de réaction en période de crise, continuation du processus d'uniformisation de doctrine en matière de procédures et de logistique. Preuve de l'importance accordée par l'Alliance à l'exercice "Autumn Forge", celui-ci a mobilisé en 1978 plus d'une trentaine de P.C. pour une trentaine d'opérations diverses menées sur terre, sur mer et dans les airs, par de nombreuses unités intégrées de l'OTAN, de la Norvège septentrionale à la Méditerranée.

"Crested Cap"

Le début des manoeuvres "Autumn Forge 1978" a été marqué, le 6 septembre, par une cérémonie tenue sur la grande base aérienne de l'U.S. Air Force Europe de Ramstein, en République Fédérale.

On célébrait, à cette occasion, le retour sur le territoire allemand d'unités de l'USAF basées normalement sur le territoire des Etats-Unis mais affectées, en cas de crise et selon le concept "dual-base", à une base alternative située en R.F.A.

"Crested Cap" est le nom donné à cet exercice de déploiement en Europe d'unités de l'USAF. Il vise principalement à vérifier la capacité de l'aviation militaire américaine à transférer sur le thâtre d'opération européen une ou plusieurs unités de chasseurs-bombardiers destinées, en cas de guerre en Europe, à appuyer l'effort de défense des pays de l'OTAN. L'exercice "Crested Cap" est le fruit d'accords trilatéraux signés en 1967, par les USA, le Royaume-Uni et la R.F.A. Ainsi, chaque année depuis 1969, l'automne voit-il arriver sur le territoire allemand une unité complète de l'USAF avec armes et bagages. Pour "Autumn Forge 1978", ce sont les F-4E Phantom du **4th Tactical Fighter Wing** de Seymour Johnson AFB en Caroline du Nord qui avaient fait le voyage transatlantique non-stop avec ravitaillement en vol à partir de KC-135 Stratotanker du Strategic Air Command. Alors que les avions survolaient l'Atlantique, l'ensemble de leurs mouvements était orchestré par un poste de commandement volant EC-135 du Tactical Air Command, lequel avait aussi mis à la disposition du 4th TFW plusieurs avions de transport destinés à acheminer sur la base de Ramstein l'essentiel de la logistique de support des F-4E ainsi que le personnel de l'escadre.

En apparaissant sur la base de Ramstein, les F-4E du 4th TFW venaient assurer la "relève" des appareils du 49th TFW lesquels avaient, de 1969 à 1977, réalisés l'essentiel des missions "Crested Cap" à partir de leur base de Holloman au Nouveau Mexique et ce jusqu'à la reconversion du 49th TFW, en octobre 1977, en unité de défense aérienne sur F-15 Eagle. Néanmoins le 4th Tactical Fighter Wing n'est pas un nouveau venu en Europe, l'escadre ayant effectué des déploiements à Bodø en Norvège, en 1974 ; à Spangdahlem en R.F.A., en juillet 1975 ; à Flesland (Norvège) en 1976 et sur la base canadienne de Lahr (R.F.A.) en 1977. Depuis le mois d'octobre 1977, le 4th TFW a repris à son compte la mission "dual-base" du 49th TFW et, par la même occasion, abandonné sa mission de supériorité aérienne pour se spécialiser dans la mission d'assaut-bombardement tous-temps. Dans le cadre de ce concept, les F-4E des 335th et 336th Tactical Fighter Squadrons du 4th TFW tout en continuant à dépendre du TAC fonctionnent dès lors comme des unités de l'USAFE et participent durant leur déploiement à tous les exercices de l'OTAN mis en place pour "Autumn Forge".

"Cold Fire"

Autre exercice de la série "Autumn Forge", l'exercice "Cold Fire" regroupe des manoeuvres terrestres et aériennes auxquelles participent les forces de six nations. Cet exercice qui est placé sous le contrôle opérationnel de l'AFCENT met en oeuvre les moyens de défense des Central et Northern Army Groups, des Second et Fourth Allied Tactical Air Forces (2 ATAF et 4 ATAF - cf. AIR FAN N° 1) ainsi que d'éléments d'appoints complémentaires. Les pays qui fournissent des avions pour "Cold Fire" sont essentiellement la Belgique, le Canada, les Pays-Bas, la R.F.A., le Royaume-Uni et les USA.
Durant "Autumn Forge 1978", plusieurs centaines d'aéronefs furent ainsi mis à contribution dans le cadre d'opérations conduites avec ou indépendamment des exercices terrestres. La plupart des opérations aériennes se déroulèrent de jour en très basse altitude et de nuit principalement au-dessus du territoire allemand.

"Coronet Stork"

Dernier exercice aérien d'importance placé durant "Autumn Forge", l'exercice "Coronet Stork" a vu le déplacement sur la base de la Luftwaffe de Jever en R.F.A. des F-4E Phantom du **347th TFW** de l'USAF normalement basés à Moody AFB en Georgie.

Dix-huit F-4E de cette escadre avaient ainsi fait le déplacement non-stop avec ravitaillement en vol au-dessus de l'Atlantique pour arriver fin août à Jever où ils ont été reçus par la Waffenschule 10 de la Luftwaffe, elle même équipée de T/F-104G Starfighter. Le transfert des F-4E du 347th TFW fut sans problème, les avions recevant l'assistance de KC-135 du SAC et d'un EC-135 du TAC en route au-dessus de l'Atlantique.

ANALYSE DES NOUVEAUTES DU MOIS

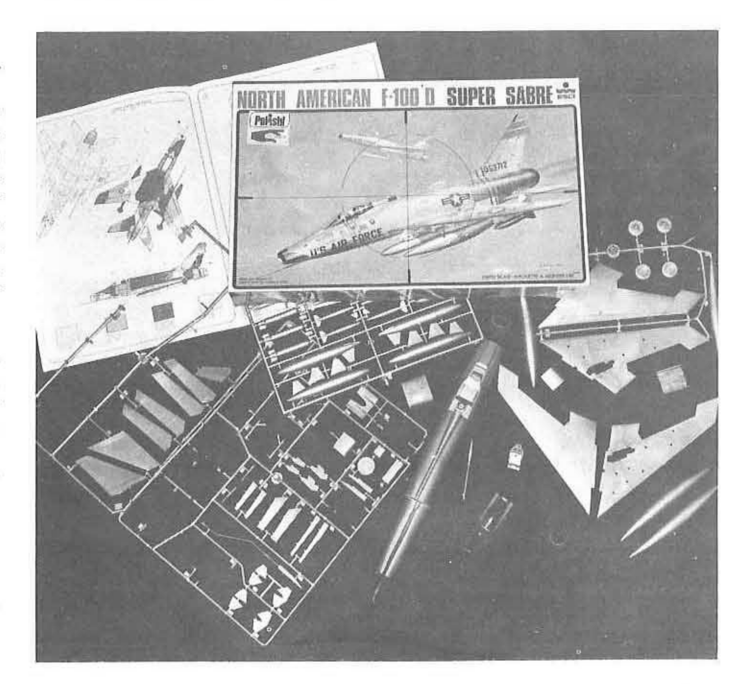
ESCI : North American F-100D au 1/48e ; un scandale à l'italienne où le contenant éclipse le contenu

Beaucoup de maquettistes attendaient cette maquette et beaucoup auront été déçus en ouvrant la magnifique boite de la firme italienne ESCI qui depuis un an nous propose des kits au 1/48e de qualité très variable. Au magnifique moulage du F1 succède une horrible chose baptisée F-100.
En effet, cette maquette nous apparait sous la forme d'éléments moulés en polystyrène gris, souple et dur, (comme les cuvettes) et le moins qu'on puisse dire est que ESCI a économisé sur la matière ; les pièces sont beaucoup trop fines et leur collage s'avère difficile, voire même impossible comme c'est le cas des deux coquilles de fuselage.
La ligne générale semble assez bonne, bien que la verrière soit trop haute et cela est difficile à corriger. L'habitacle est trop profond et ne permettrait pas dans la réalité le passage de la veine d'admission d'air. Le siège éjectable, le tableau de bord et les consoles latérales sont trop rudimentaires. Le nez est difforme et ses nombreux panneaux amovibles n'arrangent pas les choses, l'entrée d'air à cette échelle aurait demandé à être plus profonde. Les logements de l'aérofrein et des trains d'atterrissage eux-mêmes sont grossiers, la gravure des roues est-elle aussi assez imprécise. Seuls les empennages et la dérive verticale moulés dans la masse gardent leur forme. Les ailes ultra fines et ultra souples demanderont a être sérieusement nervurées pour demeurer dignes, celles de notre boite sont particulièrement gondolées. ESCI nous offre une belle panoplie de réservoirs de bombes et d'engins de toutes sortes, ça peut servir.
La planche de décalques est très fine et nous propose quatre décorations différentes dont un avion français du 3/11, mais les cocardes louchent comme c'est souvent le cas ; où sont les cocardes d'antan de Monsieur ABT ?
La notice nous offre de bons dessins, mais demeure un peu succincte pour ce qui est du montage de la maquette.
Bref, nous déconseillerons cette boite aux novices, car elle demande beaucoup de patience et de plasticard pour retrouver sa forme d'origine. On peut toujours espérer que ESCI remoulera cette maquette ultérieurement dans une matière plus adéquate, ce qui l'améliorerait pas mal.
Personnellement nous attendrons qu'une autre marque nous propose un F-100 au 1/48e, et nous ne conserverons que le couvercle de la boite pour en faire une applique.

J. BODSON

Bibliographie et références

- Squadron Signal the F-100 in action
- Monographie Koku Fan n° 29 et le magnifique Replica in scale Volume 3 number 2
- Aviation News volume 6 N° 10 d'octobre 77 et pourquoi pas, Air Fan N° 1
- Le plan-pack N° 27177 de M.A.P.



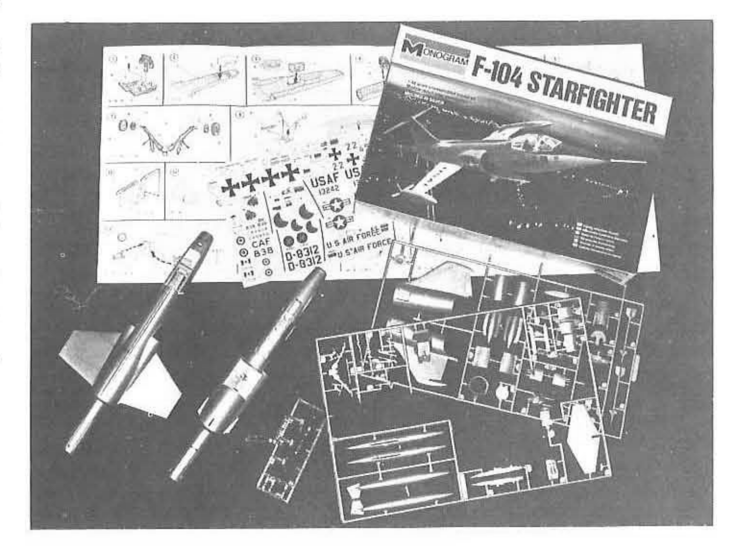
MONOGRAM : Lockheed F-104 au 1/48e, le meilleur "Starfighter" à cette échelle

Pour la fin de son programme 78 Monogram nous propose le F 104 au 1/48e nous connaissons déjà à la même échelle celui de Revell et de ESCI, à quelques détails près le kit de Monogram nous semble le meilleur des trois. La notice rédigée en six langues est bien conçue et les dessins suffisent pour suivre le montage de la maquette.
Nous notons de suite le moulage astucieux en deux coquilles, supérieure et inférieure, du fuselage ; les ailes monobloc venant de construction avec la coquille supérieure, on obtient ainsi un bord d'attaque et un bord de fuite comme une lame de rasoir, et pas de problème de dièdre. Cette astuce de moulage a permis également une bonne reproduction de la casquette qui coiffe le tableau de bord et des boites noires situées derrière l'habitacle, bonne reproduction également du logement du train avant. La tuyère du J 79 nous semble un peu rudimentaire et l'avion gagnera a être monté avec la partie arrière du fuselage en place. Le poste de pilotage est assez complet et le tableau de bord conforme à la réalité. Nous avons le choix entre deux sièges éjectables mais la notice ne précise pas quel siège va sur quelle version, nous pensons que la pièce 51 représente un siège haute altitude avec sa bouteille d'oxygène monté sur la version US, bien que la notice précise qu'il s'agit d'un 104 G servant à l'entrainement des pilotes allemands sur la base de Luke, Arizona.
L'anneau de post-combustion demande a être ajouré. Le train d'atterrissage est superbe ainsi que les roues toujours bien gravées chez Monogram. Les renforts internes des trappes de trains et des aérofreins sont bien représentés. Le canon Vulcan peut être visible avec son capot enlevé, mais sa finition est discutable. Un bon point encore pour toutes les biellettes de commandes de trappes et d'aérofreins. La verrière est bien réussie mais le pare-brise l'est moins, son contour n'est pas assez net.
Le pilote, qui d'habitude est assez négligé, est très bien gravé et le bras séparé permet de lui donner l'attitude désirée.
On nous propose en accessoires le pod photo et deux engins Sidewinder avec leur pylone. La planche de décalques est assez fine et nous offre la possibilité de 4 décorations différentes dont un Tigre canadien du "Tiger meet" de 1969. En résumé, une très bonne maquette du F 104, peut-être même la meilleure si l'on excepte le magnifique Hasegawa au 1/32e ; dommage que Monogram ne pratique pas encore la gravure en creux, un avion de cette catégorie aurait gagné à être plus lisse.

J. BODSON

Bibliographie et références

Monographies Koku Fan n° 37 et 93
Squadron Signal The F-104 in action. Pour ne citer que les monographies.



DES MAQUETTES POUR LES GRANDS

En exclusivité Le N.A. F-86F Sabre de Heller au 1/72e

par Michel Gérard

Au moment où ces lignes paraîtront, la maquette du F-86 de Heller ne devrait plus tarder à être sur le marché. La maison Heller a eu la gentillesse de mettre à notre disposition une boîte quelques semaines avant sa commercialisation, et c'est en exclusivité qu'AIR FAN présente à ses lecteurs cette nouveauté.

Si l'on en croit les indications portées sur la boite, dont nous remarquons au passage la très belle illustration réalisée par Francis Bergèse, le "Sabre" que nous propose Heller est un F-86F. En fait, les deux décorations proposées concernent l'une un F-86E piloté par le Major John Glenn, qui fut le premier astronaute américain, alors qu'il servait en Corée et l'autre un Canadair Mk.6 du JG 71 "Richthofen" de la Luftwaffe en 1958. Cependant, si la boite permet de bien réaliser un F-86E, qui était extérieurement identique aux premières versions du F-86F, il n'en va pas de même du Canadair Mk.6 qui recevait une aile différente dont le bord d'attaque avait été rallongé. Il faut néanmoins dire, à la décharge de Heller, que les différences entre les versions du F-86 sont d'une complexité telle qu'il n'est vraiment pas difficile de se tromper ; l'avion a en effet reçu cinq types d'aile différents, et, avec le jeu des modifications apportées aux avions au cours de leur vie opérationnelle, on peut trouver deux appareils appartenant au même bloc de production et ayant des ailes différentes.
Quoiqu'il en soit, cette maquette est si joliment réalisée que l'on pardonne volontiers son erreur au fabricant, d'autant plus qu'il n'est pas difficile de modifier la voilure existante pour réaliser une aile "6-3" à bord d'attaque rallongé. Nous vous présentons d'ailleurs des schémas représentant les différents types d'aile dont furent équipés les F-86 et les Canadair. L'énumération des versions est simplement indicative, puisque les avions pouvaient être modifiés au cours de leur carrière.
La boite contient 58 pièces et la seule option qui est offerte consiste en deux types de bidons différents. Comme il est habituel chez Heller, la gravure des panneaux est réalisée en relief, ce qui est dommage. Par contre, nous avons été saisis par la minutie avec laquelle les détails sont reproduits. Le train d'atterrissage notamment, et surtout les roues, ont reçu un traitement digne d'un joaillier. Il faudra faire très attention, au moment de la peinture, pour ne pas obstruer les minuscules détails des freins apparents. On se demande comment, à un an d'intervalle, Heller a pu produire des moulages aussi "épais" que ceux, par exemple, du F-84G, et ceux, aussi fins, du F-86F. Encore bravo messieurs !
Le poste de pilotage se compose d'un baquet, d'un tableau de bord, d'un manche à balai et d'un siège éjectable. Ce dernier



Nous avons été séduits par la nouvelle présentation des boîtes Heller dans leur "New look 1979". Ici celle du Sabre.

The new design of Heller boxes can be seen in this picture, as well as the spread out components of the kit.



La maquette décorée aux couleurs de l'avion de John Glenn. On voit bien les différentes teintes du revêtement métallique.

Our Sabre finished as Maj. John Glenn's aircraft. The varying shades of the metallic finish can be seen on this picture.

est fort bien détaillé et comporte même les repose-pieds du pilote. Il faudra le peindre en gris et lui ajouter des harnais vert olive.

Nous ne disposons malheureusement pas de photo du siège, mais -les photos 1, 2 et 4 du photoscope vous révèlent les détails de l'appuie-tête, qui est en cuir rouge, et du mécanisme d'éjection ; pour le tableau de bord, on se reportera à la photo 8 qui nous permet également de voir les détails du viseur. La pièce n° 17, qui représente le mécanisme d'éjection du siège, est à notre avis trop grossière et devra être refaite en s'inspirant de la photo 2 et des croquis de la monographie Koku-Fan N° 78, qui présente également un dessin du siège éjectable. L'intérieur du poste de pilotage est gris, le dessous des consoles et les instruments sont noirs, les poignées d'éjection du siège sont jaunes. On pourra confectionner le tuyau d'arrivée d'oxygène, bien visible sur la photo 8, qui est vert olive. Ce détail donnera un peu de relief et de la couleur au tableau de bord. Le radio-compas (pièce 28) devra être détaillé en s'inspirant de la photo 9.
Après avoir assemblé la manche à air et mis en place la tuyère et l'ensemble du baquet pilote, on pourra coller les deux moitiés du fuselage. Toutefois, la maquette est si précise et nécessite si peu de modifications que nous avons décidé, pour corser un peu l'affaire, de réaliser une trappe à munitions ouverte. Ces trappes sont souvent ouvertes lorsque l'avion est au sol, car elles servent de marche-pieds. La photo 2 vous montre le détail de cette trappe. Pour ceux qui auront décidé de réaliser une version du Sabre dotée du bord d'attaque rallongé, la partie de ce bord d'attaque qui fait le raccord avec le fuselage doit être ôtée avant l'ouverture de la trappe, ce que l'on voit bien sur la photo 2 ; autre point intéressant, de nombreuses photos permettent de voir que cette pièce, si elle n'est pas posée sur l'aile, pend au bout d'une chainette.

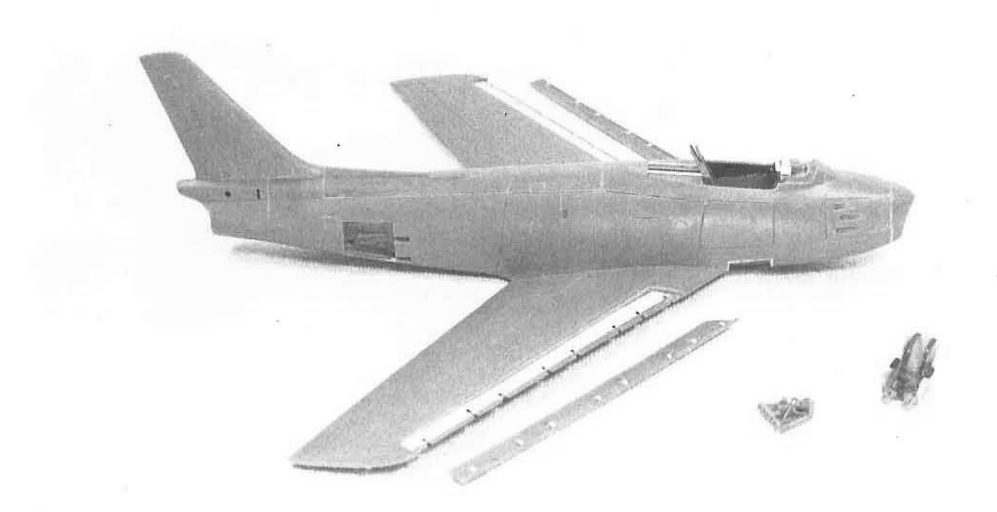
Le fuselage étant assemblé, nous passons à la voilure. C'est là où réside le véritable inconvénient de cette maquette. En effet, sur les photos représentant des Sabre au sol, on peut remarquer que les becs de bord d'attaque sont généralement sortis (sur les versions qui en sont dotées). Il nous faudra donc découper le bord d'attaque sur l'intrados et sur l'extrados, puis poncer les becs pour obtenir à la partie supérieure un bord de fuite aussi fin que possible. Après avoir assemblé la voilure, on collera une bande de plastique destinée à représenter le cloisonnement intérieur et sur laquelle on aura découpé les passages des vérins. Ce détail est bien visible sur la photo de la maquette en construction, et on pourra également s'inspirer des photos 4 et 6

Après avoir monté la voilure sur le fuselage, les plus "vicieux" souhaiteront détailler le train d'atterrissage et les logements des aérofreins, encore qu'il n'y ait que peu de chose à ajouter.
Les photos 5, 7, 10 et 11 sont à cet égard suffisamment éloquentes pour que nous ne nous étendions pas sur ce sujet.

Ceci fait, nous laisserons train d'atterrissage, aérofreins, stabilisateurs, becs de bord d'attaque et bidons de côté pour ne les monter qu'après la peinture de l'avion. Chacun a bien sûr son "truc" pour représenter le métal non peint, et voici la méthode que nous employons. Après avoir recouvert la maquette d'une couche d'apprêt blanc mat (de préférence au pistolet ou à la bombe), nous attendons au moins une semaine que celle-ci soit bien sèche. Après quoi, nous passons une couche très diluée de peinture grise mélangée à du Rub And Buff avec un pinceau le plus souple possible. Il faut répéter l'opération plusieurs fois, en attendant plusieurs jours entre chaque couche, jusqu'a obtenir une teinte uniforme. Il suffit ensuite de peindre quelques panneaux de revêtement dans des tons différents (en ajoutant plus ou moins de Rub And Buff à la peinture grise) pour que le tour soit - presque - joué. Il ne faudra pas oublier, après avoir posé les décalques, de fixer le tout avec une couche de vernis en bombe. Le Dullcote de Testor est parfait car il donne à la peinture l'aspect terni caractéristique du métal exposé aux intempéries.
Plutôt que les décalques fournis par Heller pour décorer l'avion du Major John Glenn, nous avons préféré utiliser ceux de la planche Microscale n° 100, qui présente en outre l'intérêt de comporter la plupart des petites inscriptions portées par les F-86.
Enfin, nous assemblerons les éléments que nous avions laissés de côté avant d'entreprendre la décoration de notre maquette, en faisant bien attention à l'assiette très caractéristique des aérofreins ouverts, et que l'on voit bien sur la photo 4 ; nous ajouterons également à l'arrière du fuselage, du côté gauche, le tuyau du trop plein de carburant, qui est de couleur rouge.

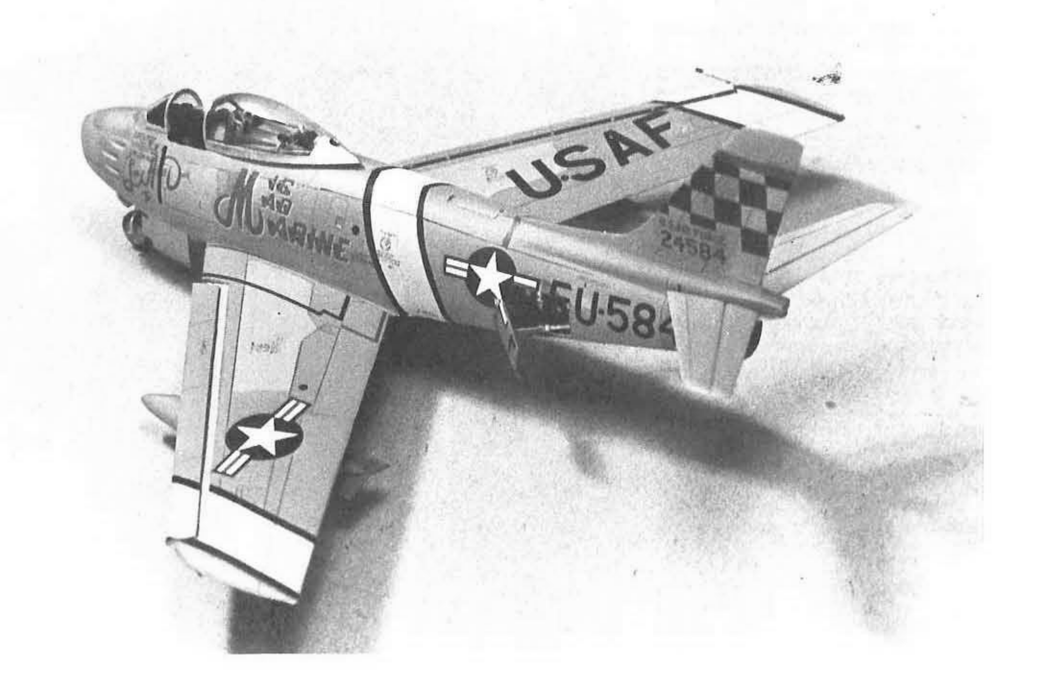
Bibliographie

- Monographie Koku Fan n° 78, belles photos couleur, mais texte entièrement en japonais
- F-86 Sabre in action (squadron signal publications)
- Fanatique de l'aviation n° 64
- Air enthusiast Avril 1972. Ecorché et profils couleur
- Profiles n° 20 et 186.
- AIRCAM, les deux volumes consacrés au "Sabre" présentent une abondance de photos et de profils.



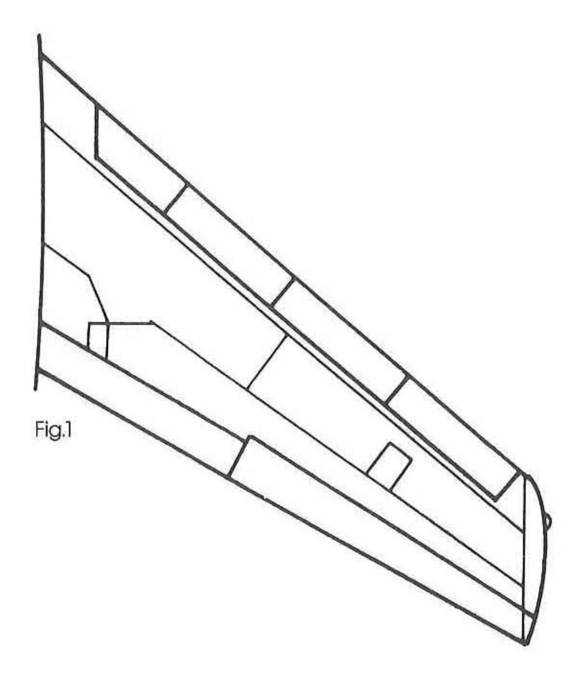
Remarquer la découpe des becs de bord d'attaque, on distingue également le compartiment à munitions. Le siège éjectable a été détaillé, ainsi que le radio-compas et le détail des panneaux a été entièrement gravé en creux .

Worthy of note is the leading edge slats detail and the cut-out ammo-bay. Both the ejector seat and the radio-compass housing have had much detail added and the panels have been entirely re inscribed.



Les différentes ailes du Sabre

Dessins au 1/72e réalisés par Michel Gérard.



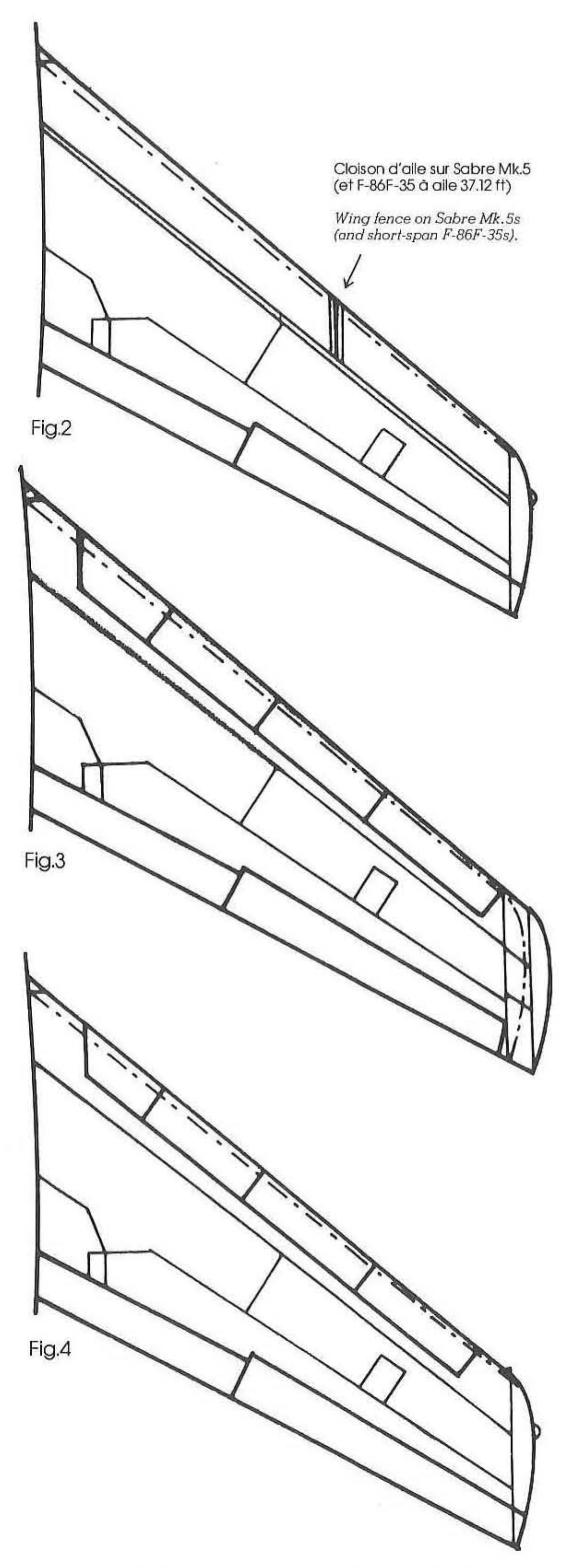


F-86F-40-NA utilisés par le Squadron N°4 de la Japanese Air Self-Defense Force.

Figure 1 - Aile valable pour les modèles F-86A ; F-86E ;F-86F (modèles F-86F-1 à F-86F-20) ; Canadair "Sabre" Mk.1/2/3 et 4 (CL-13). Envergure 37.12 ft.
Figure 2 - Aile valable pour les modèles F-86F-25 (à partir du 171e appareil du lot) ; les F-86F-30 à partir du 200e appareil du lot ; les F-86F-35 ; les Canadair "Sabre" Mk.5 (CL-13A). A noter que ce type d'aile fut également monté en kit de rattrapage "6-3" sur tous les F-86F et certains F-86E utilisés en Corée.
Figure 3 - Aile valable pour tous les F-86F-40 et les F-86F-25 à -35 ayant reçu la modification "Dash 40" (remise au standard F-86F-40). Envergure 39.11 ft.
Figure 4 - Valable pour les Canadair "Sabre" Mk.6 (CL-13B).

Cette liste n'est en aucun cas exhaustive et ne tient pas compte des versions du Sabre fabriquées en Australie par C.A.C. Tous les maquettistes auront intérêt à vérifier leurs sources photographiques avant d'envisager l'assemblage de l'une quelconque des versions choisies pour leur modèle.

The above list is by no means exhaustive and is not taking into account any of the Sabre-versions built in Australia by C.A.C. All modellers are advised to check from available photographs before starting the assembly or the conversion of their own model.



Les lignes en pointillés indiquent la délimitation de l'aile de la maquette de F-86 de Heller.
The dotted line indicates the wing shape of the Heller F-86 kit.

PHOTOSCOPE : NORTH AMERICAN F-86F SABRE



J.-M. GUHL

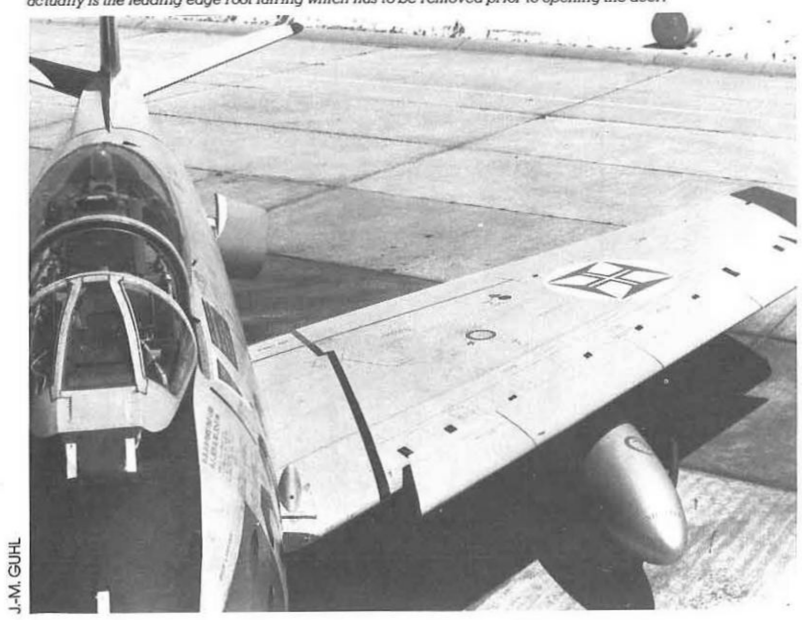


J.-M. GUHL

2. L'avant du fuselage d'un F-86F-35 NA. Remarquer les chargeurs des mitrailleuses de 12,7 mm et la porte servant de marchepied. Le triangle que l'on aperçoit sur l'aile est en fait le bord d'attaque qui doit être démonté pour permettre l'ouverture de cette porte. *Front end of an F-86 F-35 NA in service. Of interest is the open ammo bay door used as a step. The fairing on the top of the wing actually is the leading edge root fairing which has to be removed prior to opening the door.*



3. Cette vue de face nous montre l'entrée d'air et les phares d'atterrissage. *This head-on view shows the air intake duct and the landing lights.*



J.-M. GUHL

4. Remarquer sur cette photo les becs de bord d'attaque sortis ainsi qu'une partie du détail de l'habitacle. *Both the extended leading-edge slats and part of the cockpit details are of interest in this picture.*



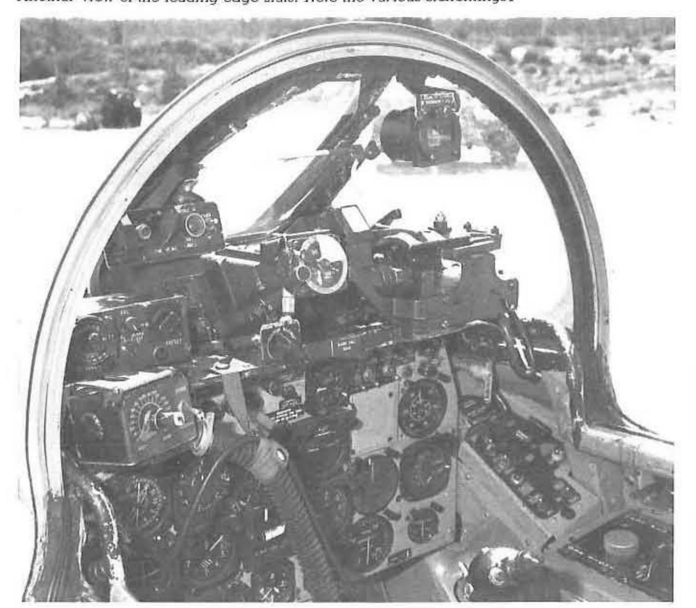
5. Le train d'atterrissage avant nous révèle sa complexité. Heller a fort bien reproduit le détail de la trappe et de la roulette de nez. *The front landing gear is shown to advantage on this picture. Heller did a nice job on the door and the nosewheel.*

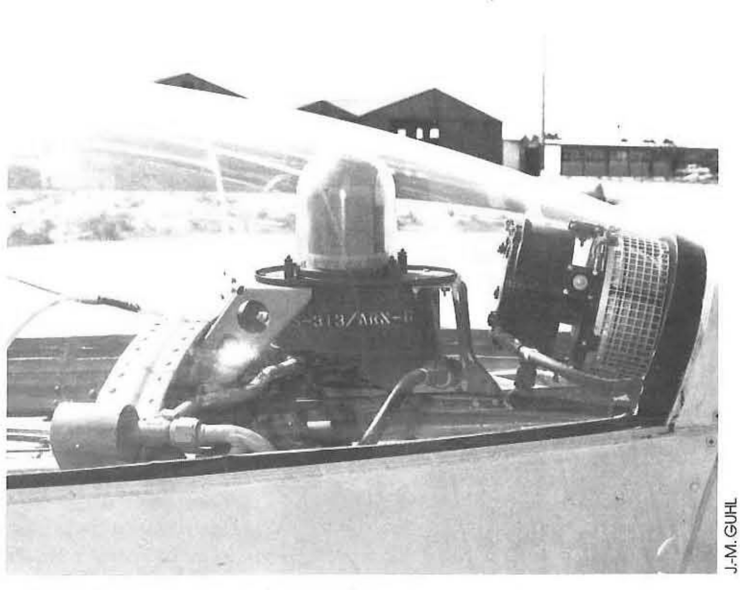




6. Cette vue nous permet de découvrir les becs de bord d'attaque sous un autre angle ; noter les nombreuses inscriptions sur le fuselage. *Another view of the leading edge slats. Note the various stencillings.*

7. On voit sur cette photo que des détails devront être ajoutés au train d'atterrissage fourni par Heller. *This photo reveals that some details will have to be added to the Heller landing gear.*

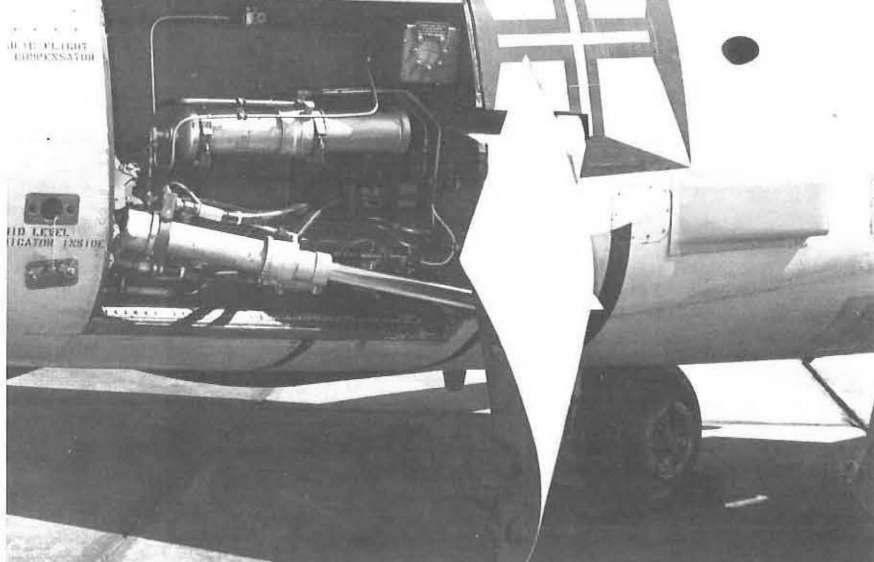




8. Et voici le tableau de bord. Il y a du pain sur la planche pour les amateurs. *This view of the dashboard shows the amount of detail that can be added in this area.*

9. Un gros plan du radio-compas et du système de pressurisation situés à l'arrière de la verrière. *This close-up shows to advantage the loop antenna for the ARN-6 radio compass and the cockpit pressure regulator.*





10.11. Les logements des aéro-freins Heller a poussé le souci du détail jusqu'à reproduire les détails de l'intérieur différents des deux côtés. *The airbrakes and their housings. Heller's care for authenticity has been up to reproducing the piping detail different on both sides.*

REVUE DE PRESSE

F-111 IN ACTION

by Lou Drendel
Squadron/Signal Publications

Dans ce livre de 52 pages, Lou Drendel, créateur de la série des monographies Squadron/Signal, fait le point sur le premier des avions de combat à géométrie variable opérationnels de l'USAF, le General Dynamics F-111; C'était devenu nécessaire d'autant qu'en dehors du Profile consacré au F-111 (mais qui date de 1972) et de la monographie Koku-Fan qui est très bonne (mais qui présente le gros inconvénient d'être rédigée en japonais) nul ouvrage de référence clair et bien illustré n'avait été publié sur cet avion.

L'"Aardvark" (le tamanoir), tel que l'ont surnommé ceux qui le pilotent est encore aujourd'hui un avion assez mal connu. Grâce au livre de Lou Drendel, les aérophiles pourront prendre conscience de l'importante place que tient aujourd'hui cet avion dans l'arsenal aéronautique américain. Très bien illustré, avec de belles photos en noir et blanc et en couleur, agrémenté de dessins en couleurs de Lou Drendel, "F-111 in action" constituera une bonne acquisition pour tout un chacun lorsqu'il sera disponible en France dans le courant du printemps.

Prix aux Etats-Unis : $3.95 (+ tax).



F-86 SABRE

par Maurice Allward
chez Ian Allan

Depuis la parution, en 1963, chez McDonald du sublime ouvrage de Ray Wagner consacré au North American Sabre, ouvrage épuisé depuis belle lurette, le nouveau livre de Maurice Allward (connu pour ses excellentes chroniques techniques publiées dans Air Pictorial et d'autres revues anglaises) constitue un véritable salut pour les aérophiles tant est pauvre, malgré l'importance du sujet, le nombre des ouvrages publié sur ce qui est l'un des plus célèbres avions de l'histoire de l'aviation.



Pour qui possède l'ouvrage de Ray Wagner, ce nouvel ouvrage publié chez Ian Allan pourrait apparaître comme un vulgaire plagiat si l'on considère à la fois la façon dont est traité le sujet et son iconographie. Cela dit, si tant est qu'il n'existe qu'une seule vérité historique dont le fond est accessible à tous les chercheurs, l'ouvrage de Maurice Allward présente le gros avantage d'exister et d'être disponible sous une forme actualisée qui fait honneur au Sabre. Le résultat est un bon livre, bien illustré (avec un peu de couleur), de 130 pages dont le prix avoisine les 50 F et qui fait bien le point sur toutes les versions multiples du chasseur de Corée, un problème dans lequel plus d'un se sont fourvoyés... Côté regrets, il faut signaler l'insuffisance de la part technique consacrée à l'avion (nous eussions aimé voir au moins un éclaté) et le fait que l'on ne trouve pas de photos de tous les utilisateurs du Sabre. Le rédacteur-en-chef de ce journal a ainsi appris que la Tunisie avait utilisé des F-86F (on en apprend tous les jours !) ; une évidence photographique eut été appréciée...

Prix en Angleterre : £4.50

HÄVITTÄJÄ-ÄSSÄT

Les as de la chasse finlandais
par K. Keskinen, K. Stenman & K. Niska

Onzième ouvrage de la série "Suomen Ilmavoimien Historia" consacrée à l'étude historique de l'aviation militaire finlandaise, ce livre sur les as de la chasse finlandais (1939-1944) est tout simplement un monument ; un véritable travail de chercheur fruit de la collaboration d'un trio d'aérophiles tous âgés de trente ans en moyenne. "Outstanding work" comme l'on dirait en anglais. Dommage que nous n'ayons pas des finlandais comme cela en France pour nous montrer comment réaliser un ouvrage sur les as français de la 2e GM (en deux volumes de préférence : Vichy et puis les autres).

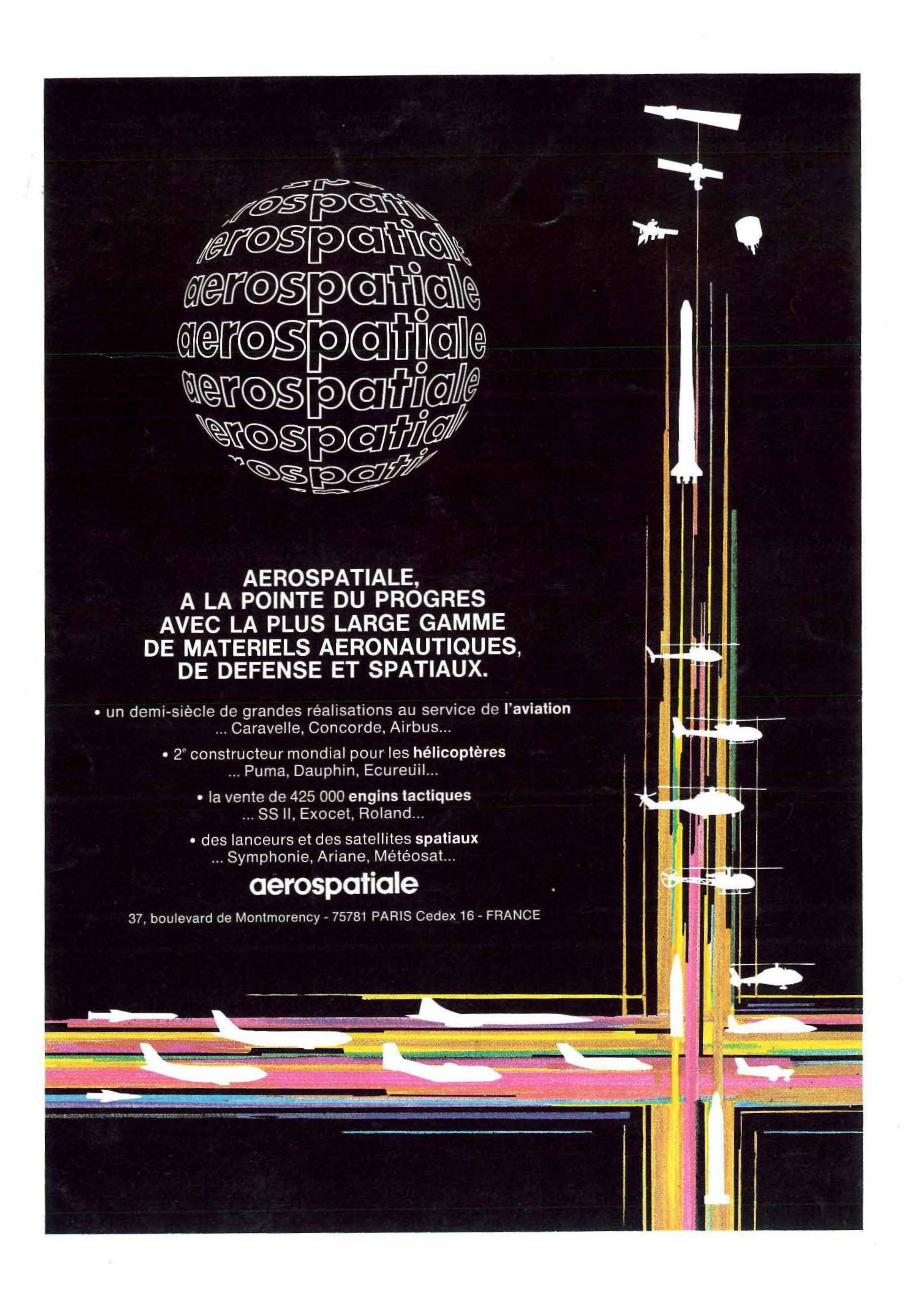
En 160 pages de papier brillant, épais et sentant bon, Kalevi Keskinen, Kari Stenman et Klaus Niska nous font découvrir en noir et blanc et parfois en couleur (documents d'époque) chaque as finlandais avec, dans tous les cas, à peu près chacun des appareils sur lequel cet as a obtenu des victoires. Cela va de Juutilainen, l'as des as finlandais avec 94 victoires obtenues en quatre années de guerre contre les soviétiques, jusqu'aux plus obscurs détenteurs de "seulement" cinq victoires aériennes. Un superbe travail d'historien, qui plaira à tous les aérophiles et maquettistes, d'autant que le texte en finnois (peu accessible) s'accompagne d'un texte identique en anglais. Bravo la Finlande !

Prix en France : 50-60 F (environ).





Il y a vingt ans, quelque part dans le sud-algérois, un B-26 de l'Armée de l'Air en rase-mottes projette une ombre sinistre sur une plaine désertique où paisent des dromadaires... (photo : collection G. Blin).


aerospatiale
AEROSPATIALE,
A LA POINTE DU PROGRES
AVEC LA PLUS LARGE GAMME
DE MATERIELS AERONAUTIQUES,
DE DEFENSE ET SPATIAUX.
• un demi-siècle de grandes réalisations au service de l'aviation
... Caravelle, Concorde, Airbus...
• 2e constructeur mondial pour les hélicoptères
... Puma, Dauphin, Ecureuil...
• la vente de 425 000 engins tactiques
... SS II, Exocet, Roland...
• des lanceurs et des satellites spatiaux
... Symphonie, Ariane, Météosat...
aerospatiale
37, boulevard de Montmorency - 75781 PARIS Cedex 16 - FRANCE